

Taneli Varis
Helena Suomela
Ilkka Hippinen

Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet vuosina 2014–2017

Selvitys liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden
vaikutuksista ja kohdatuista haasteista



Taneli Varis, Helena Suomela, Ilkka Hippinen

Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet vuosina 2014–2017

Selvitys liikkumisen ohjauksen valtionavustus-
hankkeiden vaikutuksista ja kohdatuista haasteista

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2018

Kannen kuva: Taneli Varis

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-594-5

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Taneli Varis, Helena Suomela ja Ilkka Hippinen: Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet vuosina 2014–2017. Selvitys liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden vaikutuksista ja kohdatuista haasteista. Liikennevirasto, liikenne- ja maankäyttöosasto. Helsinki 2018. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2018. 46 sivua ja 3 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-594-5.

Avainsanat: Liikkumisen ohjaus, seuranta, vaikutukset

Tiivistelmä

Selvityksen tarkoituksena on arvioida vuosina 2014–2017 tehtyjen liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden tuloksia ja vaikutuksia sekä tulevaisuuden kehitystarpeita. Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset ovat avustuksia, joita Liikennevirasto myöntää kunnille, kuntayhtymille sekä yleishyödyllisille yhteisöille Valtioneuvoston asetuksen (1273/2013) nojalla. Liikkumisen ohjauksen ja sille myönnetyn valtionavustuksen tarkoituksena on ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen muun muassa markkinoinnin ja palveluiden kehittämisen keinoin. Valtionavustuksilla toteutettujen hankkeiden tuloksia arvioidaan tässä selvityksessä tämän perustehtävän kautta. Selvitys pohjautuu valtionavustusta saaneiden hankkeiden kirjallisten materiaalien arviointiin sekä avustusta saaneiden hankkeiden yhteyshenkilöille osoitettuun kyselyyn ja haastatteluihin.

Selvityksen mukaan liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia saaneet toimijat katsovat valtionavustuksilla toteutettujen hankkeiden suurimman merkityksen olleen ihmisten tietoihin ja asenteisiin vaikuttamisessa sekä uusien toimintatapojen synnyttämisessä. Osassa tapauksissa valtionavustushankkeiden katsotaan olleen taustalla liikkumisen ohjauksen laajennettuun toimintaan ja muista rahoituslähteistä toteutettuihin hankkeisiin. Varsinaisten kulkutapamuutosten arvioimisessa ollaan varovaisempia. Valtionavustukset ovat selvityksen perusteella onnistuneet aikaansaamaan pysyviä toimintamuotoja, sillä lähes kaikkien hankkeiden toimenpiteitä on jatkettu vähintäänkin kevennetyssä muodossa hankkeen päättymisen jälkeenkin. Suurimmat ongelmakohdat valtionavustushankkeissa liittyvät työn voimakkaaseen riippuvuuteen yksittäisten henkilöiden sitoutumisesta ja kohderyhmien tavoittamiseen.

Taneli Varis, Helena Suomela och Ilkka Hippinen: Statsunderstödda mobilitetsstyrningsprojekt åren 2014–2017. Utredning om effekterna av statsunderstödda mobilitetsstyrningsprojekt och utmaningar som man ställts inför. Trafikverket, transport och markanvändning. Helsingfors 2018. Trafikverkets undersökningar och utredningar 43/2018. 46 sidor och 3 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-594-5.

Sammanfattning

Syftet med utredningen är att bedöma resultaten och effekterna av de statsunderstödda mobilitetsstyrningsprojekten som genomförts under åren 2014–2017 samt framtida utvecklingsbehov. Statsunderstöd för mobilitetsstyrning är understöd som Trafikverket beviljar till kommuner, samkommuner och allmännyttiga samfund med stöd av Statsrådets förordning (1273/2013). Syftet med mobilitetsstyrning och det understöd som beviljats för det är att påverka människornas val av transportsättbland annat genom marknadsföring och utveckling av tjänster. Resultaten av de projekt som genomförts med statsunderstöd bedöms i denna utredning via denna grundläggande uppgift. Utredningen baserar sig på en bedömning av skriftligt material från de projekt som fått statsunderstöd samt enkäter riktade till och intervjuer av kontaktpersoner för projekt som fått statsunderstöd.

Enligt utredningen anser de aktörer som fått statsunderstöd för mobilitetsstyrning att projekt som genomförts med statsunderstöd haft störst betydelse när det gäller att påverka människornas kunskaper och attityder samt i fråga om uppkomsten nya verksamhetssätt. I en del fall anses de statsunderstödda projekten ligga bakom utvidgad verksamhet för mobilitetsstyrning och projekt som genomförts från andra finansieringskällor. I bedömningen av egentliga ändringar i färdsmåten är man försiktigare. Utgående från utredningen har statsunderstöden lyckats åstadkomma bestående verksamhetsformer, eftersom åtgärderna för nästan alla projekt har fortsatt åtminstone i mindre format även efter att projektet tagit slut. De största problempunkterna inom de statsunderstödda projekten hänför sig till att arbetet är starkt beroende av enskilda personers engagemang och att nå målgrupperna.

Taneli Varis, Helena Suomela and Ilkka Hippinen: State-subsidised mobility management projects between 2014 and 2017. Study on the impact of state-subsidised mobility management projects and the challenges encountered by project coordinators. Finnish Transport Agency, Traffic and Land use. Helsinki 2018. Research reports of the Finnish Transport Agency 43/2018. 46 pages and 3 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-594-5.

Summary

The objective of the study was to evaluate the outcomes and impact of state-subsidised mobility management projects run between 2014 and 2017 as well as future development needs. State-subsidised mobility management projects are financed by assistance that the Finnish Transport Agency allocates to local authorities, joint authorities and non-profit organisations pursuant to Government Decree No 1273/2013. The objective of mobility management and the subsidies is to influence people's transport choices by means of marketing and better service provision, for example. This report examines the outcomes of state-subsidised projects from the perspective of this key objective. The report is based on documentation produced on state-subsidised projects as well as a questionnaire and interviews with project coordinators.

According to the findings, project coordinators identify the ability to educate the public and influence people's attitudes as well as to develop new operating models as the most important benefits of state-subsidised projects. In some cases, state-subsidised projects were seen as having inspired more extensive mobility management and projects run with other sources of funding. Estimates on the projects' success in actually changing people's transport choices were more cautious. Based on the study, state-subsidised projects have succeeded in creating new permanent operating models, as the procedures developed in connection with the projects have remained in place at least to some extent in almost all cases. The biggest problems encountered by project coordinators related to progress being highly dependent on the input of specific individuals and difficulties in reaching target audiences.

Esipuhe

Kulikutapoihin vaikuttaminen liikkumisen ohjauksella on keino liikennejärjestelmän tehostamiseen, päästöjen vähentämiseen ja kansanterveydellisten hyötyjen saamiseen. Kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille on myönnetty valtionavustuksia tähän tarkoitukseen vuodesta 2012 lähtien. Avustusten myöntämistä säätelee valtioneuvoston asetus (1273/2013) ja myöntämisestä vastaa Liikennevirasto.

Valtionavustushankkeiden tuloksia ja vaikutuksia on tarkasteltu tähän mennessä hankekohtaisesti ja vuositasolla seurantatietoja keräten. Tarvetta on kuitenkin ollut laajemmalle katsaukselle siihen, millaisia seurauksia avustuksilla on viime vuosina ollut ja millaisia ovat avustusten saajien kokemukset toiminnasta. Tämän työn tarkoituksena on vastata näihin kysymyksiin, jotka ovat etenkin liikkumisen ohjauksen tukemisen todennäköisen maakunnille siirtymisen kynnyksellä oleellisia.

Tilaajan puolella työn ohjauksesta ovat vastanneet joukkoliikenneasiantuntijat Toni Bärman ja Taina Saarinen. Selvityksen on tehnyt Motiva Oy, jonka projektipäällikkönä on toiminut asiantuntija Taneli Varis. Muut selvityksen laatimiseen osallistuneet henkilöt ovat liikkumisen ohjauksen asiantuntija Helena Suomela ja seurannan ja vaikutusten arvioinnin johtava asiantuntija Ilkka Hippinen.

Helsingissä kesäkuussa 2018

Liikennevirasto

Liikenne- ja maankäyttöosasto

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	8
2	TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA MENETELMÄT	9
2.1	Keskeiset käsitteet	9
2.1.1	Liikkumisen ohjaus	9
2.1.2	Liikkumisen ohjauksen valtionavustus	10
2.1.3	Tulokset ja vaikuttavuus	10
2.2	Aineistot ja menetelmät	12
2.2.1	Kirjalliset aineistot	12
2.2.2	Kysely ja haastattelut valtionavustushankkeille	12
3	TULOKSET	14
3.1	Valtionavustusprosessi ja hanketyypit	4
3.1.1	Hanketyypit	14
3.1.2	Kokemukset hakuprosessista	15
3.1.3	Vuosittaisten teemojen vaikutus hakuun	15
3.1.4	Tietolähteet ja hanketyön muoto	16
3.1.5	Maantieteellinen jakauma ja valtionavustussummat	17
3.1.6	Keskeisin lopputulos ja muut hankkeen sisältämät toimet	19
3.1.7	Kohderyhmät ja kulkumuodot	21
3.2	Haasteet valtionavustushankkeissa	22
3.2.1	Haasteet hanketyypeittäin	22
3.2.2	Kohderyhmien tavoittaminen	24
3.2.3	Oman organisaation ja yhteistyökumppaneiden suhtautuminen	24
3.2.4	Henkilöresurssit	25
3.2.5	Tekniset haasteet ja muita haasteita	25
3.3	Vaikuttavuus ja vaikutukset	26
3.3.1	Tavoitteet ja vaikutukset hanketyypeittäin	26
3.3.2	Asetetut tavoitteet	28
3.3.3	Keskeisin lopputulos	29
3.3.4	Arvioidut ja mitatut vaikutukset eri hanketyypeissä	29
3.3.5	Kulikutapamuutokset	32
3.3.6	Yhteistyö ja työryhmät	32
3.3.7	Viestinnän ja kampanjoiden tavoitavuus	33
3.4	Jatkuvuus ja monistettavuus	34
3.4.1	Toiminta hankkeen jälkeen	34
3.4.2	Toiminnan monistettavuus	35
4	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET	37
4.1	Valtionavustusten merkitys	37
4.2	Vaikuttavuuden lisääminen	39
4.3	Seurantatiedon keruu ja hyödynnettävyys	41
	LÄHTEET	43
	LIITTEET	
	Liite 1 Kyselykaavake	
	Liite 2 Kevennetty MaXSumo -lomake	
	Liite 3 Hankkeiden kohtaamia haasteita	

1 Johdanto

Työn tarkoituksena on arvioida vuosina 2014–2017 tehtyjen liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden tuloksia. Liikennevirasto myöntää valtionavustusta liikkumisen ohjaukseen Valtioneuvoston asetuksen (1273/2013) mukaisesti. Liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen. Liikkumisen ohjaus (eng. Mobility Management) on yhdistelmä toimintamalleja ja tapoja, joita voidaan käyttää niin suunnittelun tukena kuin erillisiin kampanjoihin.

Avustuksia ovat selvityksen käsittelemän jakson aikana saaneet kunnat, kunta-yhtymät ja yleishyödylliset kestävästä liikkumisesta edistävät järjestöt. Yritykset eivät ole oikeutettuja valtionavustukseen, vaikka voivatkin toimia alihankkijana avustuksen saaneissa hankkeissa. Vuosittain myönnettävä avustusten kokonaismäärä on vaihdellut noin 500 000 eurosta 1 000 000 euroon. Yksittäisistä myönnettyistä avustuksista suurimmat ovat olleet noin 130 000 euroa ja pienimmät alle 10 000 euroa.

Tulos- ja vaikuttavuusselvityksen tarve liittyy merkittävältä osin siihen, että Motiva Oy:n vuosittain laatimien vaikuttavuustietokatsausten lisäksi tarvitaan kokoavaa tietoa siitä, mitä hankevuosien aikana ja hankkeisiin käytetyllä noin 3,2 miljoonalla eurolla on saatu aikaan. Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten myöntäminen on todennäköisesti siirtymässä vuonna 2020 perustettaville maakunnille. Tieto tähänastisista hankkeista voi edesauttaa siirron onnistumista. Keskeisellä tavalla asiaan vaikuttaa myös Suomelle vahvistettu päästökaupan ulkopuolisen taakanjakosektorin päästövähennystavoite, joka on 35 % vertailuvuoden 2005 päästöistä. Liikenne-sektorin päästövähennystarve on peräti 50 % vuoteen 2030 mennessä. Yhdeksi keskeisimmäksi keinoksi vähennykseen pääsemiseksi on katsottu liikennejärjestelmätason vähennykset eli liikenteen kysynnän hallinta ja kulkutapojen muuttuminen. Henkilöliikennetutkimusten mukaan kestävien kulkutapojen osuudet eivät ole kehittyneet näiden tavoitteiden mukaisesti ja avuksi tarvitaan kaikkia menetelmiä. Liikkumisen ohjauksen toimilla on todennettua vaikutusta kulkutapojen käyttöön (Pohjalainen 2016).

Liikkumisen ohjauksen hankkeiden tuloksia ja vaikuttavuutta arvioitaessa keskeinen huomioitava asia on hankkeiden sisällön vaihteleva laajuus ja tavoitteet. Avustuksia on myönnetty niin strategisen tason suunnittelutoimiin kuin käytännön kampanjoihin. Lisäksi suoranaista seuranta kulkutapamuutoksista ei yleisesti ottaen hankkeiden koosta johtuen ole ollut mahdollista järjestää. Tässä selvityksessä arvioidaan ensisijaisesti sitä, mitkä toimenpiteet on alueellisella tasolla katsottu toimiviksi ja sitä mitä pysyviä eli hankejakson jälkeenkin jatkuvia toimia ja käytäntöjä on syntynyt. Toimintavuosien aikana on ollut pyrkimystä myös kulkutapamuutosten käyttämiseen seurannan mittarina (Holopainen & Viinikainen 2013).

Selvitystyön aineistoina ovat hankkeiden tuottamat avustushakemukset, puolivuosi- ja vuosiraportoinnit, syntyneet materiaalit sekä valtionavustushankkeiden yhteyshenkilöille osoitetut kyselyt ja haastattelut. Lisäksi tukena on käytetty aihepiiriin aiemmin keskittyneitä raportteja: Liikkumisen ohjauksen työn arviointi 2010–2014 – Loppuraportti (2015) ja Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi – esiselvitys (2012).

2 Työn lähtökohdat ja menetelmät

2.1 Keskeiset käsitteet

2.1.1 Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjaus (eng. Mobility Management) tarkoittaa viisaan liikkumisen edistämistä muun muassa neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen kokeilulla, koordinoinnilla ja kehittämisellä. Viisas liikkuminen tarkoittaa yksin omalla autolla ajamisen vähentämistä. Tarkoitus on siis ohjata liikkujia kulkemaan jalan tai käyttämään polkupyörää ja joukkoliikenteen palveluita. Liikkumisen ohjaus on yksi keino liikenteen kysynnän hallintaan ja kulkutapamuutoksilla tapahtuvaan päästöintensiivisyyden vähentämiseen. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa on linjattu, että näillä tavoin pitäisi pystyä vähentämään noin 1 miljoona hiilidioksidiekvivalenttitonnia päästöjä (ympäristöministeriö 2015). Erikseen listatut tavoitteet, kuten kaupunkiseutujen henkilöautosuoritteiden kasvun taittaminen, vaativat koko liikenteen kysyntään vaikuttavan keinovalikoiman hyödyntämistä. Liikkumisen ohjaus on osa tätä keinovalikoimaa.

Liikkumisen ohjauksen keinot ovat yleensä viisaista liikkumismahdollisuuksista tiedottamista ja niiden markkinointia. Liikkumisen ohjauksen keinoihin lukeutuu myös viisaan liikkumisen palvelujen koordinointi ja kehittäminen siten, että kestävien kulkutapojen käyttö ja yhdistäminen helpottuvat. Liikkumisen ohjauksen keskeisiä keinoja ovat muun muassa: liikkumisen suunnittelu, liikkumissuunnitelmat organisaatioissa, liikkumisen ratkaisujen tuominen sinne, mistä matkat alkavat, viestintä ja neuvonta, kampanjat, kokeilut ja valmennukset. Lisäksi viime vuosina merkittävä rooli on ollut olemassa olevien liikkumispalveluiden kehittämisellä ja uusien luomisella ja pilotoimisella.

Liikkumisen ohjauksen keskeinen tavoite on saada eri toimijat vaikuttamaan esimerkiksi omien työntekijöidensä tai asiakkaidensa liikkumiseen. Tällaisia toimijoita ovat esimerkiksi työpaikat, koulut, palvelut ja tapahtumien järjestäjät. Liikkumisen ohjaus liittyy vahvasti myös kiinteistöjen suunnitteluun, toteutukseen ja ylläpitoon. Suomessa liikkumisen ohjausta tekevät ennen kaikkea kunnat ja seudulliset joukkoliikennetoimijat. Etenkin viime vuosina ovat myös työpaikat ja työnantajat korostuneet toimenpiteitä tekevänä ryhmänä. Huomioitavaa on myös se, että liikkumisen ohjauksen piiriin katsottavissa olevaa toimintaa tekevät jotkin sellaisetkin tahot, jotka eivät ehkä tiedä/tunne termistöä. Tällaisia tahoja voivat olla esimerkiksi erilaiset ympäristökasvatusta tai markkinointia tekevät järjestöt.

Liikkumisen ohjauksen toiminta on organisoitu Suomessa vuodesta 2010 alkaen siten, että Motiva Oy koordinoi Liikenneviraston tilauksesta työtä kansallisesti. Kansallisen koordinoinnin piiriin kuuluvat muun muassa yhteydenpito liikkumisen ohjauksen eurooppalaiseen järjestöön EPOMMiin ja kansallisen Viisaan liikkumisen verkoston (VILI) koordinointi.

2.1.2 Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset ovat avustuksia, joita liikenne- ja viestintäministeriön alainen viranomainen Liikennevirasto myöntää valtioneuvoston asetuksen (1273/2013) mukaisesti.

Vuonna 2015 asetusta päivitettiin ja avustuskohdeiden joukkoon lisättiin palveluiden kokeileminen:

Liikennevirasto voi myöntää valtionavustusta liikkumisen ohjaukseen kunnalle, kuntayhtymälle ja muulle yleishyödylliselle yhteisölle edellyttäen, että avustus käytetään tiedolliseen ohjaukseen, markkinointiin sekä palvelujen kokeiluun ja kehittämiseen siten, että toimenpiteet vaikuttavat ihmisten kulkutapavalintoihin. Valtionavustusta voidaan myöntää enintään 75 prosenttia liikkumisen ohjaamisen, suunnittelun, projektinhallinnan ja siihen liittyvän muun toiminnan kustannuksista.

Asetus määrää toisin sanoen melko tarkasti kohteet, joihin avustusta voi saada. Myös enimmäisosuus hankkeen kustannuksista tulee suoraan asetuksesta. Asetuksessa tarkoitettua yleishyödyllistä yhteisöä ei ole tarkemmin määritetty, mutta tulkintaa voi hakea esimerkiksi tuloverolain 22 §:stä (Finlex). Valtionavustusten perusteista ja menettelyistä määrää yleisemmin valtionavustuslaki (27.7.2001/688).

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus on harkinnanvarainen. Valtion talousarviossa vuosittainen määräraha on ollut 900 000 euroa. Määräraha on kolmivuotinen siirtomääräraha. Vuosittain avustuksiin käytettävä rahasumma riippuu ennen kaikkea avustuskelpoisten hakemusten määrästä, joka on kasvanut tasaisesti toimintavuosien aikana. Vuodelle 2018 hakemuksia tuli määrärahaan mennessä 50 kpl.

Hyväksyttäviksi menoiksi hankkeissa katsotaan henkilöstömenot, palvelujen ostot, projektin aineet, tarvikkeet ja tavarat (enintään 10 % kustannuksista), markkinointi- ja viestintäkustannukset, matkakustannukset ja julkaisukustannukset. Liikennevirasto on linjannut, ettei valtionavustusta voida myöntää kunnan perustoiminnaksi katsottavalle työlle, kuten infrasuunnittelulle tai tietojärjestelmien hankinnalle ja kehitykselle. Valtionavustuskelpoisuuden ehtona on myös seurannan ja vaikuttavuuden arvioinnin mittarien määrittäminen valtionavustushakemuksessa.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta myönnetään kalenterivuodelle ja hankkeiden haku aukeaa edellisen vuoden lopulla. Hakijoita pyritään ohjaamaan kohti vaikuttavaksi tai ajankohtaiseksi katsottuja toimia vuosittain vaihtuvilla hakuteemoilla.

Selvityksen käsittelemänä vuosina 2014–2017 valtionavustushankkeita oli yhteensä 90. Myönnettyjen valtionavustusten koko vaihteli noin 3 400 eurosta yli 130 000 euroon.

2.1.3 Tulokset ja vaikuttavuus

Hankkeiden tuloksia ja vaikuttavuutta arvioidaan liikkumisen ohjauksen perustehtävän ja tavoitteiden sekä valtioneuvoston asetuksessa määritellyn tarkoituksen kautta. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on lisätä kestävien kulkutapojen käyttöä. Siten kulkutapamuutokset ja kestävien kulkutapojen osuus ovat keskeisiä seurattavia mittareita, joiden avulla voitaisiin laskea vaikutuksia myös päästöihin, energiankulutukseen, terveyteen ja turvallisuuteen.

Kulkeutuvan muutosta voidaan pyrkiä yksittäisissä hankkeissa määrittämään kohde-ryhmälle osoitetuilla kyselyillä, joissa määritetään kulkutapajakauma tai tietyn kulkeutuvan käyttö ennen ja jälkeen hankkeen. Usein itse kulkeutuvan muutosta ei yksittäisten hankkeiden osalta pystytä määrittämään, sillä hankkeiden selkeitä suoria vaikutuksia on haastavaa eritellä muusta muutoksesta. Tällöin vaikutuksia voidaan pyrkiä arvioimaan välillisten mittarien, esimerkiksi hankeviestinnän tavoittaman kontaktimäärän, tapahtumien osallistujamäärän, jaetun viestintämateriaalin tai hankkeen saaman medianäkyvyyden kautta. Näiden perusteella voidaan tehdä arvioita hankkeen vaikuttavuudesta, tai ainakin siitä, mitä toimenpiteitä hankkeen aikana on saatu toteutettua.

Yleisesti hankkeiden vaikuttavuutta ja onnistumista arvioitaessa voi olla syytä tarkastella seuraavia asioita:

- alkuperäiseen tarpeeseen vastaaminen (liikkumisen ohjaus)
- tavoitteet, joilla tarve konkretisoituu
- toimintatavat (ovatko tarkoituksenmukaisia tavoitteeseen pääsemiseksi)
- käytettävien instrumenttien arviointi
- aikaansaattava toiminta
- aikaansaattavat tulokset
- tulosten ja toiminnan vaikuttavuus
- tulosten ja toiminnan seuranta
- toiminnan muut hyödyt (esimerkiksi verkostoituminen)
- laadullinen mittaaminen

Vuonna 2012 Motiva Oy ja Trafix Oy tekivät Liikenneviraston tilauksesta esiselvityksen ”Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi” (Liikennevirasto 2012). Selvityksessä keskityttiin EPOMMin kehittämiin menetelmiin MaxSumo, MaxEva ja MaxSem sekä Ruotsissa käytettyihin menetelmiin. Lisäksi tarkasteltiin yhdysvaltalaisista lähestymistapaa. Yhteistä näille menetelmille oli systemaattinen seurantatiedon keruu liikkumisen ohjauksen hankkeiden aikana. Menetelmiä ja systemaattista lähestymistapaa pidettiin hyvinä.

Testauksen perusteella MaxSumo-menetelmää ehdotettiin kehitettäväksi suomalaisiin käytäntöihin sopivaksi. Motiva muokkasi menetelmässä käytettäviä seuranta-
taulukkoja ja niitä suositeltiin käytettäväksi suomalaisissa liikkumisen ohjauksen hankkeissa. Taulukot ja niiden täyttöohjeet ovat ladattavissa Motivan verkkosivuilta: https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/seuranta_ja_vaikutusten_arviointi

Suosituksesta huolimatta MaxSumo-menetelmän käyttö ei yleistynyt hankkeiden keskuudessa. Menetelmä koettiin hankkeissa hankalana ja liian monimutkaisena. Tämä aiheutti sen, että seurantatietoa ei saatu eri hankkeista yhtenäisessä muodossa. Tällöin nähtiin paremmaksi varmistaa seurantatiedon saanti yksinkertaistamalla seurannan raportointia (Liite 2).

Vaikuttavuuden kannalta on keskeistä voida arvioida sitä, ovatko toiminnan vaikutukset pysyviä ja voidaanko hankkeessa käytettyjä toimia monistaa. Monistettavuuden ohella vaikuttavuutta voidaan arvioida sen kautta, onko toiminta laajentunut hankkeen toteuttaneen organisaation sisällä.

Tässä selvityksessä keskeisessä roolissa ovat hankkeiden toteuttajien omat arviot siitä, mitä vaikutuksia ja mihin kohteisiin on saatu aikaiseksi. Arvioiden ollessa pääsääntöisesti subjektiivisia, ei yksittäisten hankkeiden vaikuttavuutta voida arvioida. Lopputuloksesta voidaan kuitenkin löytää niitä toimenpiteitä ja hanketyyppejä, joiden tuloksiin ja vaikutuksiin on oltu kaikkein tyytyväisimpiä.

2.2 Aineistot ja menetelmät

2.2.1 Kirjalliset aineistot

Selvityksen lähtökohtana ovat vuosien 2014–2017 hankkeisiin liittyvät kirjalliset aineistot. Liikenneviraston tuottamien hakuohjeiden ja teemakuvausten ohella selvityksessä on käytetty valtionavustushankkeissa tuotettuja materiaaleja, kuten vuosiraportteja.

Hankkeissa syntyneitä materiaaleja ovat esimerkiksi:

- Hankehakemukset
- Puolivuotisraportoinnit
- Julkaisut
- Markkinointimateriaalit
- Vuosiraportoinnit.

Työssä käytetään myös Motivan vuosittain laatimia seurannan ja vaikuttavuuden katsauksia. Kirjallisia aineistoja analysoitiin hakemalla niistä keskeiset ilmoitetut vaikuttavuuden mittarit ja luvut, joilla näihin on vastattu. Lisäksi hankkeita luokiteltiin eri-alaisten toimenpiteiden, koon ja hankkeen toteuttajien mukaan.

2.2.2 Kysely ja haastattelut valtionavustushankkeille

Keskeisimmän aineiston selvitykselle muodostaa valtionavustushankkeiden yhteyshenkilöille osoitettu sähköinen kysely. Kysely toteutettiin helmi-maaliskuussa 2018, ja sen vastaanottajina olivat kaikki hankesuunnitelmissa ilmoitetut yhteyshenkilöt. Hankkeita näinä vuosina oli yhteensä 90 ja ilmoitettuja yhteyshenkilöitä 64. Yhteyshenkilöitä on hankemäärää vähemmän, sillä hankkeita on toisinaan myönnetty useampana vuonna samalle organisaatiolle. Osassa organisaatioista yhteyshenkilö on ollut jokaisena hankevuonna sama. Toisissa organisaatioissa yhteyshenkilöt taas ovat vaihtuneet vuosittain, joten kyselyn jakelussa muutamat organisaatiot saivat useamman vastauspyynnön. Päällekkäisyydet otettiin huomioon analyysissä. Kyselyn vastaanottajalle annettiin mahdollisuus lähettää viesti eteenpäin henkilölle, joka osaisi kertoa hankkeesta tarkemmin. Käytännössä eteenpäin lähettämisiä ei juurikaan tapahtunut vaan vastaajista kaikki kahta lukuun ottamatta olivat alkuperäiset yhteystai vastuuhenkilöt. Muut kaksi vastannutta henkilöä olivat molemmat hankkeen toteutuksesta vastanneita alihankkijoita. Ajallisten vertailujen mahdollistamiseksi kysely mukailee soveltuvien osien vuonna 2015 toteutettua (Descombes, et al. 2015) edellisille hankkeille osoitettua kyselyä.

Kyselyn vastaajamääräksi tuli 33, mikä on 55 prosenttia alkuperäisestä jakelusta. Tarkasteltaessa hankekattavuutta saatiin luvuksi 58, mikä edustaa 64 prosenttia hankkeista. Vastausprosenttia ja vastaajamäärää voidaan pitää riittävänä, sillä tilastollisten merkitsevyyksien hakemisen sijasta kyselyä käytetään ensisijaisesti kuvailevaan analyysiin hankkeista. Suurista kaupungeista saatiin kattavat vastaukset kahta kaupunkia lukuun ottamatta.

Vastaamattomuus selittyi suurelta osin henkilövaihdoilla ja sillä, etteivät uudet henkilöt organisaatioissa osanneet vastata menneisiin hankkeisiin. Tämä vahvistaa sitä joissain aiemmissa selvityksissäkin esiin tullutta käsitystä siitä, kuinka kapealla pohjalla liikkumisen ohjauksen työ monissa kunnissa on. Erityisesti pienillä paikkakunnilla jopa tieto hankkeiden olemassaolosta saattaa kadota henkilövaihdosten myötä.

Kyselyvastausten raportoinnissa käytetään pääasiassa absoluuttisia lukuja prosenttiosuuksien sijasta. Vastaajamäärän ollessa suhteellisen pieni vältetään näin liian vahvojen johtopäätösten ja mielikuvien syntymistä.

Kyselystä saatuja havaintoja ja näkökulmia syvennettiin haastatteluilla. Haastattelut kohdennettiin kyselyn vastausten perusteella kiinnostaviksi katsottuihin hankkeisiin. Haastattelut toteutettiin puhelimitse maaliskuussa 2018. Valtionavustushankkeiden laajan maantieteellisen skaalan vuoksi puhelinhaastattelut valittiin ensisijaiseksi haastattelukeinoksi. Haastattelumenetelmä oli puolistrukturoitu. Puolistrukturoituja haastatteluja varten laadittiin kysymysrunko keskeisten tietotarpeiden pohjalta. Haastateltavia ei kuitenkaan ohjattu vastaamaan tietyn kaavan tai tyylin mukaan, vaan keskustelu sai edetä sisältölähtöisesti. Tarkentavia ja ennalta suunnittelemattomia kysymyksiä esitettiin haastatteluiden aikana.

Haastatteluja tehtiin seitsemän ja niiden kesto oli noin puoli tuntia. Haastatteluja analysoitiin sisällönanalyysina keskeisiä vaikuttavuuteen ja hankkeiden tuloksiin liittyviä tekijöitä hakien.

3 Tulokset

3.1 Valtionavustusprosessi ja hanketyypit

3.1.1 Hanketyypit

Liikkumisen ohjauksen toimintaa voidaan luokitella useiden erilaisten kriteeristöjen mukaan. Usein käytettyjä ovat kohderyhmien, kulkumuotojen ja toimenpiteiden pohjalta tehdyt luokittelut. Tässä selvityksessä valtionavustushankkeita on luokiteltu ennen kaikkea toimenpiteiden tyyppin ja kohdekunnan koon mukaan, sillä ne näyttävät vaikuttavan eniten hankkeiden vaikutuksiin ja kohtaamiin haasteisiin. Selvitysvuosien hankkeet voidaan näiden perusteella jakaa karkeasti viiteen eri pääluokkaan. Osittain luokat ovat päällekkäisiä ja etenkin laajat seudulliset hankkeet sisältävät tyypillisesti elementtejä useista luokista. Valtionavustushankkeiden joukossa on lisäksi yksittäisiä hankkeita, joita ei voida suoraan sijoittaa mihinkään pääluokista. Taulukossa 1. on esitetty hankkeiden päätyypit ja niiden keskeiset tunnusomaiset piirteet.

Taulukko 1. Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden päätyypit vuosina 2014–2017.

Valtionavustushankkeiden päätyypit ja keskeiset tunnuspiirteet
<p>Viisaan liikkumisen edistämishjelmat ja strategiat</p> <ul style="list-style-type: none"> — Viisaaseen ja kestäväan liikkumiseen liittyviä ohjelmia ja strategioita. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmat tai tiettyyn kohderyhmään, kuten koululaisiin tai työntekijöihin kohdennetut suunnitelmat. Mukana toisinaan myös kevyttä viestintää ja kampanjointia, ohjelma kuitenkin hankkeen merkittävimmäksi katsottu lopputulos. — Osa kuntien omana työnä tekemiä ja osa alihankintana toteutettuja hankkeita. — Tyypillisenä toteutusalueena pienet ja keskisuuret kunnat.
<p>Työmatkojen liikkumisen ohjaus</p> <ul style="list-style-type: none"> — Työmatkojen liikkumiseen kohdistuneita kampanjoita ja toimenpiteitä. Suurimmassa osassa toteutus yhdessä työnantajien kanssa, osa taas yleisiä kampanjoita. Mukana olevista työnantajista huomattava osa kunnan omia organisaatioita, yksityisiä yrityksiä mukana ennen kaikkea suurimmissa kaupungeissa. — Tyypillisenä toteutusalueena suuret kaupungit.
<p>Muu viisaan liikkumisen viestintä ja kampanjointi</p> <ul style="list-style-type: none"> — Viisaan liikkumisen kampanjoita ja viestintää ilman merkittävää uuden strategian tai suunnitelman luomista. Usein taustalla on jo aiemmin määritellyt suunnitelmat ja yhteistyöverkostot. Suurissa kaupungeissa tyypillisesti selkeämmin määritellyt kohderyhmiä ja fokus vahvemmin joukkoliikenteen edistämiseksi. Luokassa myös runsaasti koululaisiin ja opiskelijoihin kohdistettuja kampanjoita vahvalla liikenneturvallisuuskulmalla. — Suurin osa tämän tyyppin hankkeista on pääasiassa valtionavustuksen saaneen organisaation omaa työtä. Alihankkijoita lähinnä erilaisissa osahankkeissa. — Kaiken kokoisia kuntia, mutta tyypillisimpänä toteutusalueena keskisuuret ja suuret kaupungit.
<p>Palveluiden kehitys ja käyttöönotto</p> <ul style="list-style-type: none"> — Uusien liikkumispalvelujen luomista esimerkiksi multimodaalisuuden lisäämiseen ja eri kulkutapojen yhdistämiseen. Mukana myös olemassa olevien palveluiden, kuten eri lipputyypin, jatkokehitystä ja vakiinnuttamista. Osassa hankkeista lähinnä selvitys- ja konseptointityötä sekä hyvin kevyttä pilotointia palvelun mahdollista käyttöönottoa varten. Hankkeita toteutettu kaiken kokoisissa kunnissa.
<p>Valtakunnallisesti merkitykselliset selvitykset</p> <ul style="list-style-type: none"> — Yksittäisiä hankkeita, joiden keskeisenä sisältönä tai osa-alueena laaditut selvitykset, jotka on jo ennen hanketta tai sen aikana tunnistettu valtakunnallisesti kiinnostaviksi ja merkitykselliseksi. Osa julkaistu kunnan tai alihankkijan tekemänä julkaisuna ja osa taas Liikenneviraston julkaisusarjassa. — Tyypillisesti toteutettu suurissa kaupungeissa ja ainakin osin alihankkijan työnä.

3.1.2 Kokemukset hakuprosessista

Liikkumisen ohjauksen valtionavustushaku ja sen ehdot eivät ole aiheuttaneet merkittäviä haasteita toteutetuissa hankkeissa. Avustushaku on kuitenkin sekä kyselyvastauksien että syventävien haastatteluiden perusteella prosessi, johon opitaan useamman hakukierroksen myötä. Etenkin ensimmäisiä kertoja avustusta hakeneille on ollut toisinaan epäselvää esimerkiksi se, mitkä toimet ja kulut ovat avustuskelpoisia. Myös pidempään avustuksia hakeneet organisaatiot kokevat toisinaan tarpeelliseksi varmistaa ennalta tiettyjen toimien rahoituskelpoisuus. Kesken hankkeiden ei epäselvyys hyväksyttävistä kuluista aiheuta tyypillisesti ongelmia, sillä ei-rahoitettavat menot on yleensä karsittu pois jo valtionavustuspäätöksissä.

Vuoden mittaista hankeaikaa ei yleensä ole koettu merkittäväksi ongelmaksi tai haasteeksi. Osittain jopa ollaan sitä mieltä, että se kannustaa nopeaan toimintaan ja selkeisiin kokonaisuuksiin. Kesto muodostuu ongelmaksi lähinnä erilaisten pidempi-aikaista sitoutuneisuutta vaativien toimintatapojen, kuten työpaikkayhteistyön kannalta. On melko selvää, ettei esimerkiksi valtionavustushankkeina toteutettuja työpaikkojen liikkumisen ohjausta koskevia hankkeita olisi ollut mahdollista viedä läpi onnistuneesti ilman jo ennen hankeaikaa solmittuja suhteita ja yhteistyötä.

Valtionavustuksia myönnetään myös jatkuviin toimiin, mikä on mahdollistanut esimerkiksi yritys yhteistyön syventämisen vuosi vuodelta. Osassa haastatteluista korostettiin myös sitä, että tosiasiallinen hankeaika jää aina reilusti alle vuoden mittaiseksi, sillä päätökset rahoituksesta tulevat vasta helmi-maaliskuussa. Osin koetaan, että olisi parempi, jos hankeaika olisi selkeästi vuoden mittainen rahoituksen myöntämisestä laskettuna tai että rahoituspäätökset tulisivat jo vuodenvaihteessa.

3.1.3 Vuosittaisten teemojen vaikutus hakuun

Vuosittaisiin teemoihin vastaaminen koettiin vaikeaksi lähinnä vuosina 2014 ja 2015, mikä on siltä osin yllättävää, että näinä valtionavustuksen alkuvuosina teemat olivat varsin laajoja ja paljon mahdollisuuksia antavia. Lisäksi jokaisena hakuvuonna on ollut mahdollisuus saada valtionavustusta myös teemojen ulkopuolisiin hankkeisiin, mikäli tämä on ollut muuten perusteltua. Todennäköisin selitys teemoihin vastaamisen helpottumisesta liittyy toiminnan vakiintumiseen vuosiin 2016 ja 2017 mennessä. Tätä tukee myös haastatteluissa toistunut näkemys siitä, että moni toimija ja organisaatio on kasvanut liikkumisen ohjaukseen pitkälti avustusprosessin myötä, ja hankkeet ovat sisällöllisesti vahvistuneet kokemuksen karttuessa. Vuosittaiset hakuteemat on esitetty taulukossa 2.

Haastattelujen perusteella teemojen vaikutus etenkin vakiintuneille, systemaattista työtä tekeville liikkumisen ohjauksen toimijoille on lähinnä viitteellinen, sillä hankkeiden ideat syntyvät jo ennen haun avautumista. Tästä huolimatta teemat on koettu hyväksi, ajankohtaisiksi ja vaikuttavuutta lisääviksi. Tähän vaikuttaa osaltaan se, että toimijoilla on tyypillisesti useampia kehityskohteita ja suunnitelmia, joista voidaan valita haun teemojen kannalta otollisimmat. Pienille kunnille ja yhden kerran avustusta saaneilla toimijoilla haun teemoilla on suurempi merkitys, ja hankkeiden pohtimiseen ryhdytään kenties vasta haun avautuessa. Selkeämmin rajatut teemat tukisivat näiden toimijoiden työtä.

Taulukko 2. Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten hakuteemat vuosina 2014–2017.

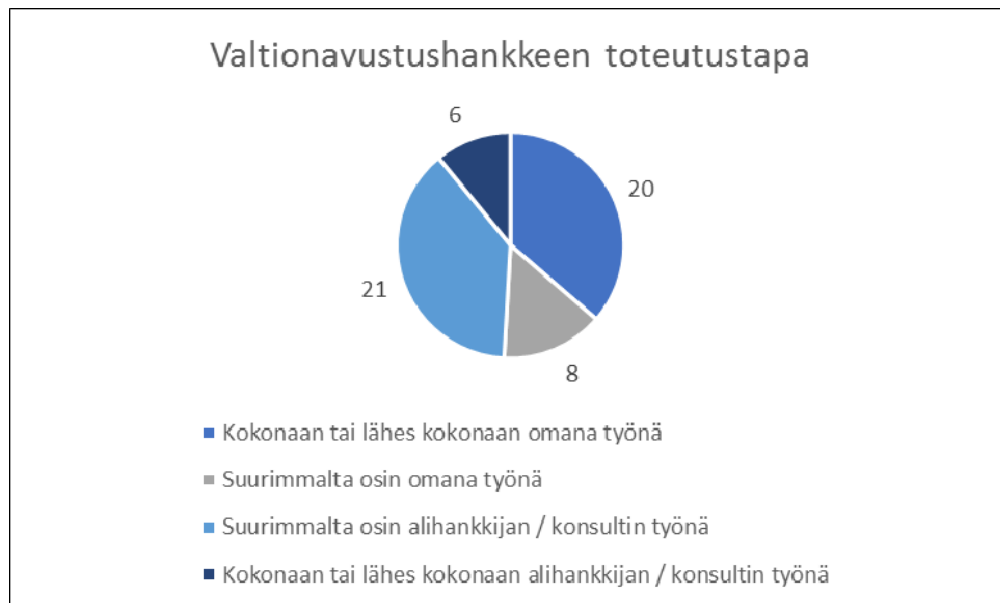
Hakuteemat vuosina 2014-2017
<p>2017</p> <ul style="list-style-type: none"> — Matkaketjujen palvelutason parantaminen solmupisteissä (aseman seudut ja matkakeskukset) liikkumisen ohjauksen keinoin — Kestävää liikkumista edistävien, kuluttajille suunnattujen liikkumispalveluiden ja palvelukonseptien kehittäminen — Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman edistäminen
<p>2016</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman edistäminen — Kestävää liikkumista edistävien, kuluttajille suunnattujen uudenlaisten liikkumispalveluiden kehittämisen — Työpaikkojen liikkumisen ohjaus
<p>2015</p> <ul style="list-style-type: none"> — Joukkoliikennepalvelujen asiakaslähtöinen markkinointi ja kehittäminen liikkumisen ohjauksen keinoin — Kestävää liikkumista edistävien, kuluttajille suunnattujen uudenlaisten liikkumispalveluiden integrointi kunnan tai seudun liikennejärjestelmän osaksi
<p>2014</p> <ul style="list-style-type: none"> — Pyöräily — Joukkoliikenne — Seutujen ja kuntien viisaan liikkumisen edistäminen

3.1.4 Tietolähteet ja hanketyön muoto

Vastaajat saavat yleisimmin tietoa liikkumisen ohjauksen valtionavustuksista VILU-uutiskirjeestä ja Pyöräilykuntien verkoston viestinnästä. Myös Liikenneviraston oma viestintä tavoittaa kuntia hyvin. Haastatteluiden perusteella vastaajat saavat tietoa tyypillisesti useasta lähteestä.

Kyselyn avoimissa vastauksissa esiin nousi kaksi kertaa myös konsultin yhteydenotto ensisijaisena tietolähteenä. Tämä vahvistaa sitä kuvaa, että ainakin osittain hankkeet pyörivät konsulttilähtöisesti, eivätkä välttämättä niinkään alueiden itse tunnistamista tarpeista. Ilmiö ei kuitenkaan itsessään ole huono tai ei-toivottava, sillä konsulttityönä tehtyjen hankkeiden laatu on tyypillisesti hyvää ja kyselyn perusteella näihin hankkeisiin on oltu tyytyväisiä. Merkittävän uhka, joka toimintamalliin liittyy, koskee kuntien oman henkilöstön sitoutumisastetta ja osaamisen kehittymistä. Haastattelujen perusteella konsultti voi toisinaan olla kuntaa parempi ulkopuolisten toimijoiden, esimerkiksi työpaikkojen, sitouttamisessa liikkumisen ohjauksen toimintaan.

Vastauksissa jakauma hankkeiden pääasiassa omana työnä tekemisen ja pääasiassa alihankintana tekemisen välillä oli tasainen. 28 hankkeessa työ on tehty lähinnä kunnan tai muun avustuksen saajan omana toimintana ja 27 hankkeessa pääasiassa alihankintana (Kuva 1.).



Kuva 1. Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden toteutustapa kyselyn perusteella (kpl), n=55.

Osassa kaupungeista ja alueista on useampi vahva liikkumisen ohjauksen toimija ja avustuksia saava taho. Yhteistyö toimijoiden välillä koetaan kuitenkin toimivaksi ja jaetut tavoitteet kannustavat vahvaan yhteistyöhön. Kilpailuasetelmaa tai päällekkäisyyttä ei koeta. Tyypillisesti työnjako on hankkeiden suhteen selvä. Kaupungit painottavat joukkoliikenteen edistämistä, kun taas muilla toimijoilla on vahvempi ote esimerkiksi pyöräilyn edistämiseen.

3.1.5 Maantieteellinen jakauma ja valtionavustussummat

Kuvassa 2. näkyy vuosina 2014–2017 myönnettyjen liikkumisen ohjauksen valtionavustusten maantieteellinen sijoittuminen. Useita kohdekuntia sisältäneet hankkeet on merkitty kuvaan keskeisimmän toimintakunnan alueella. Hankkeiden sijoittuminen noudattelee asutuksen sijoittumista, ja eniten avustuksia on myönnetty eteläisen Suomen kasvukeskuksiin. Hankkeiden kohdekuntien koko noudattelee väestön sijoittumista melko tarkasti. Tosin hankkeista vain 11 on sijoittunut alle 20 000 asukkaan kuntiin. Väestöstä näissä kunnissa asuu noin 27 prosenttia. Suurimpiin kaupunkeihin hankkeista on sijoittunut 33 kpl eli 36 prosenttia. Väestöstä näissä kaupungeissa asuu noin 39 prosenttia. Hienoisesti ylliedustettuna ovat pienehköt ja keskisuuret kaupungit (Taulukko 3). Valtionavustusten myöntämisessä keskeisimpinä perusteina ovat hankkeiden toteuttamiskelpoisuus ja arvioitu vaikuttavuus. Vaikka maantieteellinen tai väestöllinen edustavuus ei ole ollut keskeisenä tavoitteena, näyttää se toteutuneen melko hyvin.



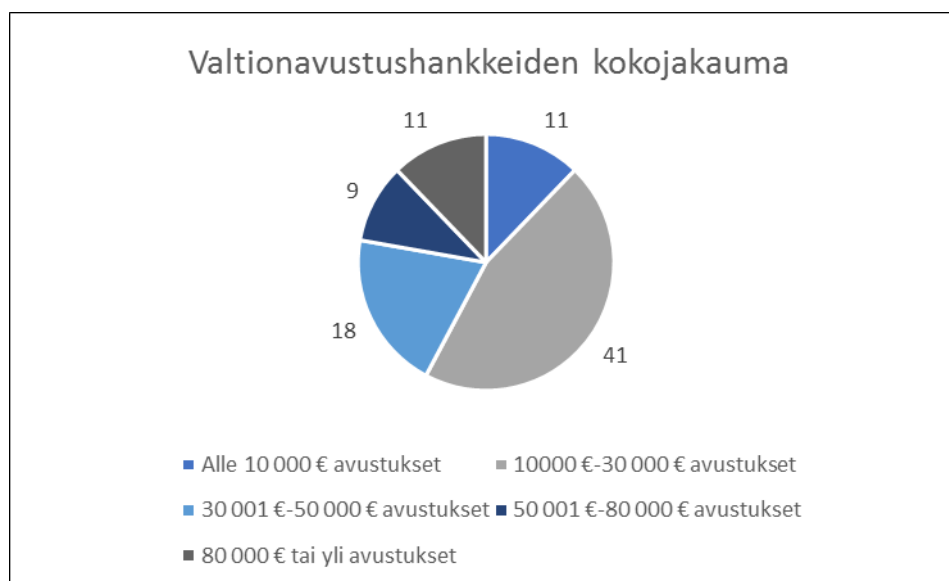
Kuva 2. Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten sijoittuminen vuosina 2014–2017.

Taulukko 3. Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta saaneiden hankkeiden kohdekuntien koko suhteessa väestöön vuosina 2014–2017.

Kohdekunnan koko, asukasta	alle 5000	5001-10000	10001-20000	20001-50000	50001-100000	yli 100 000 tai valtakunnallinen	Hankkeita yhteensä
Hankkeita kunnissa	5	4	3	23	18	38	90
Kuntia luokassa	136	76	43	35	12	9	311
Asukkaita luokan kunnissa (tuhatta)	354	552	621	1048	789	2150	5514

Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia on myönnetty erittäin vaihtelevan kokoisille hankkeille. Etenkin vuonna 2014 myönnettiin useita (6 kpl) huomattavan pieniä, alle 10 000 euron valtionavustuksia. Myöhempinä vuosina hankkeiden kokoerot ovat taasoittuneet, ja esimerkiksi vuonna 2016 tässä kokoluokassa ei ollut yhtään hanketta. (Kuva 3.) Verrattuna vuosina 2010–2014 toteutettuihin hankkeisiin, on avustussummien koko noussut maltillisesti. Avustusten saajissa on hyvin eri tyyppisiä toimijoita ja organisaatioita. Osa avustuksen saajista tekee liikkumisen ohjausta myös jatkuvana toimintana, kun taas suurelle osalle toimijoista avustukset ovat ainoa tai lähes ainoa tapa liikkumisen ohjauksen työn rahoittamiseen.

Hankkeiden yhteys- ja vastuuhenkilöt ovat useimmiten kokeneet saadut avustussummat sopiviksi ja oikeiksi suhteessa projektisuunnitelmaan. Suurin osa valtionavustushankkeista on hakenut ja saanut rahoitusta avustuksia säätelevän asetuksen mukaiset 75 % hankkeen kuluista. Useammalla haastatelluista oli kuitenkin myös kokemusta siitä, että avustussummaa pudotetaan haetusta Liikenneviraston toimesta. Tyypillisesti näissä tapauksissa toimet on silti tehty kuntien omarahoituksella, eikä hankkeiden kokonaisuuksien yleensä katsota vaarantuneen. Vain yhden kerran arvioitiin hyviin tuloksiin pääsemisen kannalta keskeisen osan jääneen pois rahoittajan aloitteesta. Kuntien omarahoitusosuuden kasvamisen myös arvioitiin heikentävän kuntien kiinnostusta ryhtyä hankkeisiin ja suunnitelman mukaisissa summissa pitäytyminen helpottaisi asiaa.

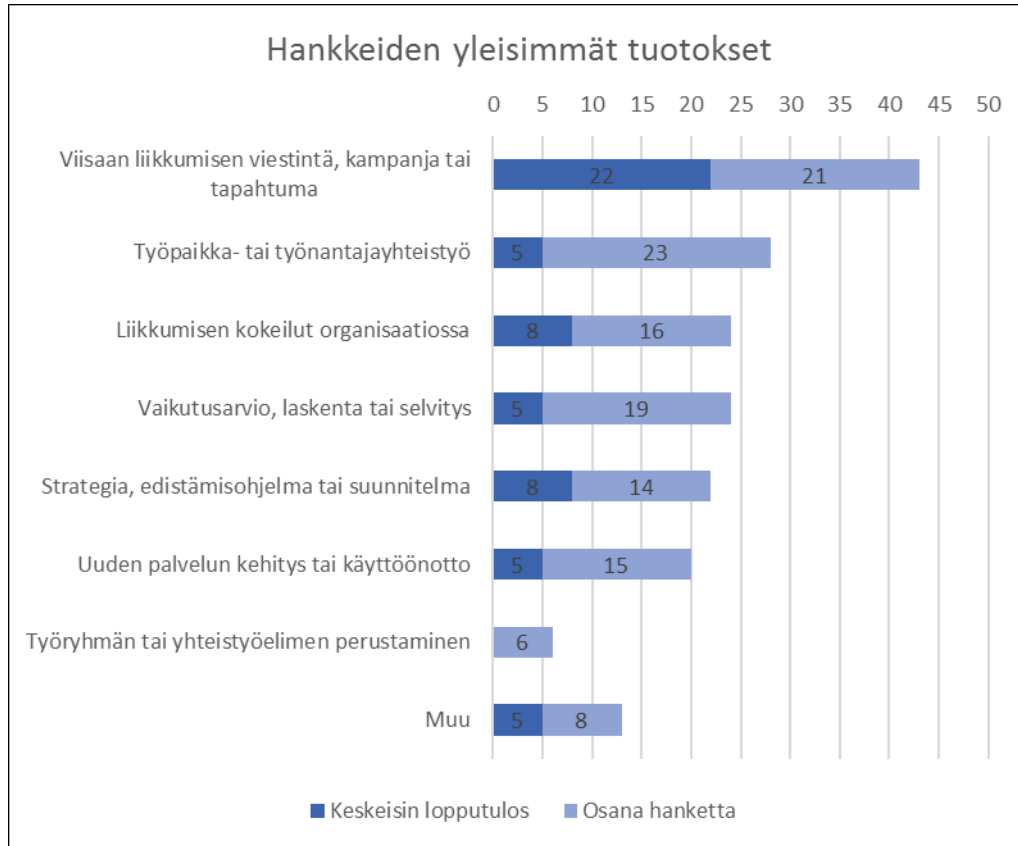


Kuva 3. Myönnettyjen valtionavustusten kokojakauma vuosina 2014–2017 (kpl).

3.1.6 Keskeisin lopputulos ja muut hankkeen sisältämät toimet

Kyselyn vastaanottaneilta hankkeiden yhteyshenkilöiltä kysyttiin, mikä oli heidän mielestään hankkeen keskeisin tuotos tai sisältö. Tarjolla olleista vaihtoehdoista selkeästi yleisin oli *viisaan liikkumisen viestintä, kampanja tai tapahtuma*. Yksikään vastaaja ei pitänyt hankkeessa perustettua *viisaan liikkumisen työryhmää tai yhteistyöelintä* keskeisimpänä tuotoksena (Kuva 4.). Viisaan liikkumisen kampanjoiden ja viestinnän merkittävä osuus heijastaa hyvin valtionavustusten ensisijaista tarkoitusta, joka asetuksen mukaan on vaikuttaminen ihmisten kulkutapoihin tiedollisen ohjauksen, markkinoinnin ja palveluiden kehittämisen kautta. Kolmen hankkeen osalta vastaus jäi puuttumaan, näistä yhdestä siksi, ettei hanketta saatettu loppuun.

Kohtaan *Muut* tulleet vastaukset sisälsivät muun muassa tapahtumia ja pyörähuoltoajan järjestämistä. Nämäkin voitaisiin lukea viestintä, kampanjointi tai tapahtuma -kategoriaan kuuluviksi.



Kuva 4. Valtionavustuhankkeiden yleisimmät tuotokset kyselyn perusteella (kpl), $n=58$.

Kysyttäessä, mitä muita toimia hankkeeseen sisältyi, näyttäytyy tilanne osin erilaisena. Eniten hankkeissa on edelleen tehty kampanjoita ja viestintätoimia, mutta hyvin yleisiksi nousevat myös erilaiset organisaatioihin kohdistuvat toimet, kuten liikku-
miskokeilut ja työnantajayhteistyö. Kampanjoiden ja viestinnän yleisyys myös toissijaisina toimina, selittyy sillä, että lähes kaikkiin muiden luokkienkin hankkeisiin on projektisuunnitelmien mukaan sisällytetty jonkintasoista viestintää. Esimerkiksi selvityksen, suunnitelman tai edistämishjelman kylkeen on liitetty tulosviestintäosuus tai jalkautustyötä.

Työnantajayhteistyön nouseminen muina, ei-keskeisimmäksi katsottuina toimina esiin, on vaikeammin selitettävissä. Useassa hankkeessa on kyllä mahdollisesti tehty työnantajayhteistyötä, mutta sen resursointi tai tulos on jäänyt vaatimattomaksi, eikä siksi kovin keskeiseksi hankkeen lopputulemaksi. Tätä tulkintaa tukee se, että nimenomaan työnantajayhteistyöhön painottuneissa hankkeissa raportoitiin myös paljon kohderyhmän tavoittamiseen ja asenteeseen liittyviä haasteita. Vastausten perusteella työnantajayhteistyö ei todennäköisesti onnistu toivotusti hankkeen sivutoimena tai lisänä.

Uusien palveluiden kehitys tai käyttöönotto on ymmärretty kyselyssä melko laveasti, sillä konkreettisia uusia palveluita ei hankkeiden kirjallisten materiaalien pohjalta voida todeta syntyneen ilmoitettua määrää (20). Monien vastausten tapauksessa kyseessä onkin pikemminkin olemassa olevien joukkoliikenteen palveluiden kehitystyö.

Taulukossa 4. on hankkeen keskeiset tuotokset jaettu sijaintikuntien koon mukaan. Pienemmissä kunnissa liikkumisen ohjauksen strategioiden, edistämishojelmien tai suunnitelmien laadinta näyttäisi olevan keskeisin toimintamuoto, viestinnän, kampanjoiden ja tapahtumien painottuessa isommissa kunnissa. Tämä selittynee osin sillä, että suurissa kaupungeissa strategia- ja suunnittelutyötä tehdään joka tapauksessa, eikä valtionavustuksia ole siksi tarvittu niiden toteuttamiseen. Työpaikka- ja työnantajayhteistyö painottuu odotetusti suurimpiin kaupunkeihin.

Taulukko 4. Hankkeen kyselyn perusteella keskeisimmäksi koetut tuotokset tai tulokset eri kokoisissa kunnissa (kpl), n=58.

Kohdekunnan koko, asukasta		alle 5000	5000-10000	10001-20000	20001-50000	50001-100000	yli 100000 tai valtakunnallinen	Hankkeita yhteensä
Hankkeen keskeisin lopputulos tai tuotos	Hankkeita luokassa	5(2)*	0(4)*	3(2)*	16	10	23	58
	Viestintä, kampanja tai tapahtuma	1(2)*	0(4)*	0(2)*	6	5	12	22
	Strategia, edistämishojelma tai suunnitelma	2		1	4		1	8
	Liikkumisen kokeilut organisaatiossa	1		1	2	3	1	8
	Vaikutusarvio, laskenta tai selvitys	1		1	1		2	5
	Työpaikka- tai työnantajayhteistyö				1		4	5
	Uuden palvelun kehitys tai käyttöönotto				1	3	4	8
	Työryhmän tai yhteistyöelimen perustaminen							0
	Muu, mikä?	2			2	1	1	5

**Sulkeissa olevat osana pääasiassa suurempaan kuntaan kohdistunutta hanketta.*

3.1.7 Kohderyhmät ja kulkumuodot

Liikkumisen ohjauksen toiminnan keskiöön on yleisesti nostettu kohderyhmien ja niiden portinvartijoiden tunnistaminen. Vaihtoehtoisesti kohderyhmää haarukoidaan erilaisten segmentointien avulla. Kohderyhmänä selvitysjakson valtionavustushankkeissa olivat useimmiten kuntalaiset yleisesti. Ainoastaan vuoden 2016 vastauksissa oli kaikkia kuntalaisia useammin valittu kohderyhmäksi työntekijät. Tämä heijastaa Liikenneviraston samaksi vuodeksi ottamaa linjausta työpaikoista tärkeänä kohderyhmänä ja yhtenä haun teemoista.

Kaikkina selvitysajankohdan vuosina nousevat erikseen tarkennetuista kohderyhmistä yleisimmin mainituiksi työntekijät sekä koululaiset ja opiskelijat. Esimerkiksi päättäjiä tai matkailijoita oli kohderyhmänä huomattavasti harvemmissa hankkeissa (Taulukko 5).

Taulukko 5. Hankkeiden kyselyn perusteella ilmoitetut kohderyhmät eri vuosina (kpl), n=58.

Hankevuosi		2014	2015	2016	2017	Hankkeita yhteensä
Kohderyhmä	Hankkeita luokassa	13	15	12	18	58
	Kuntalaiset yleisesti	9	13	7	14	43
	Työntekijät	7	8	8	9	32
	Koululaiset tai opiskelijat	5	7	5	7	24
	Päättäjät	3	5	2	5	15
	Sidosryhmät	2	4	3	5	14
	Ikäihmiset	2			8	10
	Matkailijat	2	2	2	5	11
	Oma henkilöstö	2	2	2	3	9
	Muu	2	6	2	2	11

Taulukossa 6. on esitetty hankkeessa käsitellyt kulkumuodot jaettuna hankkeen sijaintikunnan koon mukaan. Vastaajat ovat voineet valita saman hankkeen kohdalle useampia kulkumuotoja, ja siksi yhteenlasketut kulkumuotojen määrät ylittävät vastaajien määrän. Odotetusti joukkoliikenne painottuu kulkumuodoissa suuremmissa kunnissa keskiuuria tai pieniä kuntia enemmän. Pyöräily ja kävely erottuvat keskeisinä toimina kunnan koosta riippumatta. Erillisiä kävelyyn keskittyneitä hankkeita ei ole selvitysvuosina ollut. Kulkumuodon osalta kyse on lähinnä yleisestä viisaan liikumisen edistämisestä ja pyöräilyn edistämisen ohessa tehdystä työstä. Autoiluun liittyneet hankkeet ovat yleensä osa muita kulkumuotoja käsiteltyjä hankkeita. Vuosiin 2010-2014 verrattuna tilanne on säilynyt muuten hyvin samankaltaisena. Kävelyä koskevien hankkeiden määrä on kuitenkin tippunut. Todennäköisin selitys tähän muutokseen on uudempien hankkeiden tarkempi rajautuminen ja yleisen viisaan liikumisen viestinnän vähentyminen.

Taulukko 6. Hankkeessa kyselyn perusteella käsitellyt kulkumuodot eri kokoisissa kunnissa (kpl), n=58.

Kohdekunnan koko, asukasta		alle 5000	5001-10000	10001-20000	20001-50000	50001-100000	yli 100000 tai valtakunnallinen	Hankkeita yhteensä
Hankkeessa käsitellyt kulkumuodot	Hankkeita luokassa	5(2)*	0(4)*	3(2)*	16	10	23	58
	Joukkoliikenne	2(2)*	0(4)*	1	9	6	20	38
	Pyöräily	3(2)*	0(4)*	3	15	4	21	43
	Kävely	1(1)*	0(4)*	3	12	2	15	33
	Autoilu	1(2)*	0(3)*		3		10	14
	Muu, mikä?				1		3	4

*Sulkeissa olevat osana pääasiassa suurempaan kuntaan kohdistunutta hanketta.

3.2 Haasteet valtionavustushankkeissa

3.2.1 Haasteet hanketyypeittäin

Vaikuttavuuden arvioimisen kannalta on keskeistä arvioida niitä tekijöitä, joilla on yhteys hankkeen onnistumiseen ja vaikuttavaan läpivientiin. Kysely- ja haastattelu-vastausten perusteella yleisimpiä hankkeiden käynnistämiseen ja toteuttamiseen liittyviä haasteita olivat kohderyhmien tavoittamisen vaikeus ja omarahoitusosuuden saaminen. Lisäksi merkittävästi raportoitiin teknisiä haasteita ja hankkeen kannalta keskeisten organisaatioiden sekä henkilöiden sitouttamisen vaikeuksia.

Hankkeita hakeneiden ja valtionavustusta saaneiden tahojen ymmärryksen liikkumisen ohjauksesta voidaan olettaa olevan lähtökohtaisesti kohtalaisen hyvällä tasolla, ja tätä käsitystä vahvistaa se, ettei yleisen tiedonpuutteen liikkumisen ohjauksesta katsottu aiheuttaneen vaikeuksia kuin viidessä hankkeessa. Taulukkoon 7. on tiivistetty yleisiä haasteita eri hanketyypeittäin.

Taulukko 7. Tyypillisiä haasteita eri hanketyypeissä.

Tyypillisiä haasteita ja kehityskohteita eri hanketyypeissä
<p>Viisaan liikkumisen edistämishjelmat ja strategiat</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ohjelman jalkauttaminen ja konkreettisiin toimiin pääseminen työn valmistuttua. — Oman organisaation ja yhteistyökumppaneiden sitoutuminen jatkuvaan prosessiin.
<p>Työmatkojen liikkumisen ohjaus</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kohdetyöpaikkojen löytäminen ja sitouttaminen toimintaan. — Työntekijöiden tavoittaminen. — Pitkäjänteisen työn tekeminen ja rahoitus valtionavustushankkeen päätyttyä.
<p>Muu viisaan liikkumisen viestintä ja kampanjointi</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kohderyhmien tavoittaminen ja oikeiden viestintäkanavien löytäminen rajatun kohderyhmän hankkeissa. — Oman organisaation tai johdon suhtautuminen. — Hankkeesta riippumattomat viivästykset, esimerkiksi tekniset ongelmat.
<p>Palveluiden kehitys ja käyttöönotto</p> <ul style="list-style-type: none"> — Käyttäjien löytäminen (palvelun välitön kysyntä) ja palvelun jatkaminen hankkeen jälkeen. — Tekniset ongelmat.
<p>Valtakunnallisesti merkitykselliset selvitykset</p> <ul style="list-style-type: none"> — Oma organisaatiota laajemmalle yleisölle viestiminen selvityksen valmistuttua.

Hankkeen sijoittumiskunnan koko näyttäisi suoraan tai välillisesti vaikuttavan siihen, millaisia haasteita hankkeen aikana kohdataan. Pienissä kunnissa hankkeen keskeinen lopputulos on usein ollut strategia tai selvitys. Omarahoitusosuuden saaminen tai kohderyhmän tavoittaminen ei näissä hankkeissa ole kovin yleinen ongelma. Osin selitys liittyy siihen, että pienemmissä kunnissa työtä tehdään usein kunnan oman organisaation toimintana ja omarahoitusosuudeksi voidaan käyttää omaa virkatyötä. Lisäksi pienemmissä kunnissa hankkeet koetaan selkeämmin uusiksi avauksiksi ja ylipäättään eloa alueelle tuoviksi. Isojen kaupunkien alueelle sijoittuvissa hankkeissa omarahoitusosuuden hankinta on nähty haasteeksi useammin. Selitys tähän näyttäisi olevan hankkeiden suurempi koko ja työn tekeminen usein kaupungista erillisen organisaation kautta. Näissä hankkeissa on myös useammin haettu rahoitusta esimerkiksi yhteistyötahoilta. Tällaisen rahoituksen löytäminen voi olla haastavaa, mutta toisaalta sitouttaa yhteistyötahoja vahvemmin mukaan toimintaan.

Sekä absoluuttisesti että hankkeiden lukumäärään suhteutettuna on suurimpiin kaupunkeihin sijoittuneissa hankkeissa ilmoitettu haasteita useammin kuin pienempien kaupunkien hankkeissa. Selitys liittyy hanketyypin ohella myös asetettujen tavoitteiden kunnianhimoisuuteen ja siihen, että pienten kuntien hankkeet ovat useasti olleet kokonsa johdosta hallittavampia kokonaisuuksia. Viisaan liikkumisen strategian tai kävelyn- ja pyöräilyn edistämishojelmien laatiminen on esimerkiksi verrattain standardia ja suoraviivaista toimintaa, jossa ei todennäköisesti kohdata esimerkiksi hankkeesta riippumattomia viivästyksiä, kohderyhmän tavoittamisen vaikeuksia tai teknisiä vastoinkäymisiä. Ratkaisevaa tällaisten hankkeiden kannalta on se, miten suunnitelmien ja strategioiden toimeenpanossa onnistutaan hankkeen päätyttyä.

3.2.2 Kohderyhmien tavoittaminen

Kohderyhmien tavoittaminen oli omarahoitusosuuden saamisen jälkeen toiseksi yleisin hankkeiden kohtaama haaste, ja etenkin ikäihmiset tai työntekijät kohderyhmäkseen valinneet hankkeet kohtasivat tässä vaikeuksia. Laajan kohdennuksen hankkeet raportoivat kohderyhmään liittyviä ongelmia selkeästi vähemmän. Ero selittyy sillä, että ilman tarkkaa kohderyhmää toteutettavat hankkeet viestivät laajasti ja eri medioita hyväksikäyttäen ja tavoittamiseksi riittää esimerkiksi median katselukerrat tai tapahtumissa paikalle osuneet henkilöt. Rajallisen kohderyhmän hankkeet joutuvat viestimään esimerkiksi työpaikan sisäisiä viestikanavia käyttäen ja tiettyä henkilöryhmää tavoitellen. Kohderyhmää ei siis tavoiteta pelkästään esimerkiksi sattumien tai hyvin ajoitettujen tapahtumien avulla. Poikkeuksena ovat koululaisiin ja opiskelijoihin kohdistuvat kampanjat, joissa tavoittaminen onnistuu kouluyhteistyön kautta ilman kohderyhmän omaa aloitteellisuutta. Kohderyhmän tavoittamisessa merkittävä kysymys onkin kontaktien määrän ohella niiden laatu.

Hankkeiden keskeisimmän lopputuloksen mukaan tehty luokittelu ei hankkeiden rajallisen määrän takia paljasta merkittäviä eroja kohderyhmien tavoittamisessa. Puolessa hankkeista, joissa liikkumisen kokeilut ovat olleet keskeisin lopputulos, on tosin raportoitu vaikeuksia kohderyhmän tavoittamisen kanssa. Tätä tukevat myös avoimet vastaukset ja haastattelut, joiden mukaan sopivien henkilöiden rekrytoiminen kokeiluihin voi muodostua hyvinkin vaikeaksi siitä huolimatta, että hankkeen alkuvaiheessa kiinnostusta vaikuttaisi olevan.

Valtionavustuksen saaneiden tahojen pääasiassa omana työnä läpiviemissä hankkeissa oli valittu 69 kertaa jokin tarkempi kohderyhmä. Pääasiassa alihankintana tehdyissä hankkeissa luku oli 41. Suurin kohderyhmittäinen vaihtelu liittyi koululaisiin ja opiskelijoihin. On hyvin mahdollista, että kunnan oman organisaation työntekijöiden on helpompi toimia tämän kohderyhmän parissa. Toinen mahdollinen selitys eroille on se, että itse toteutettujen hankkeiden kohdalla muistetaan paremmin kohderyhmät, joiden kanssa on oltu tekemisissä.

3.2.3 Oman organisaation ja yhteistyökumppaneiden suhtautuminen

Raportoiduista haasteista esiin nousivat suhteellisen korkealle oman organisaation ja yhteistyökumppaneiden suhtautuminen liikkumisen ohjauksen toimintaan. Haastattelut tarkensivat kuvaa ja vahvistivat sen, että toiminta on usein merkittävässä määrin riippuvaista yksittäisten yhteyshenkilöiden tai yhteistyökumppaneiden henkilökohdaisesta sitoutumisesta asiaan. Toisaalta hankkeet ovat vahvistaneet sitoutumista ja esimerkiksi hankkeiden perustelevaaminen on jatkohankkeiden kohdalla yleensä helpompaa. Vaikuttaisi siltä, että pitkään liikkumisen ohjausta tehneille toimijoille ongelmat näyttäytyvätkin ennen kaikkea henkilöstövaihdostilanteissa tai uusia sidosryhmiä mukaan haettaessa.

Vuoden tai käytännössä alle vuoden mittainen hanke ei vastausten perusteella ole aina toimivin ratkaisu sidosryhmytöitä ja yhteistyökumppaneita ajatellen. Etenkin yksityisen sektorin kanssa tehtävät yhteistyökuviot edellyttävät pitkäjänteisyyttä, johon ei vuoden aikana kovin helposti päästä. Kuten aiemmin on todettu, havainto koskee ennen kaikkea työnantajayhteistyötä, mutta myös muita yhdessä tehtäviä toimia. Tällaisten toimien kannalta vuotta pidempi hankeaika koetaan usein toimivammaksi. Erityisesti kaupunkien ja kuntien organisaatioissa on kuitenkin usein mahdollisuus myös joustaa aikatauluissa tekemällä valmistelevia töitä jo ennen varsinaisen hankkeen alkamista. Valtionavustus prosessina tukee tätä mahdollistamalla myös ennen valtionavustuspäätöstä syntyneiden kulujen maksatuksen.

Varsinaista negatiivista suhtautumista omasta organisaatiosta tai toivottavilta yhteistyökumppaneilta ei raportoitu. Kyse on ehkä pikemminkin välinpitämättömyydestä, kiireestä ja siitä, ettei liikkumisen ohjauksen toimintaa kyseessä olevan tahon kannalta koeta merkittäväksi tai keskeiseksi asiaksi.

3.2.4 Henkilöresurssit

Henkilöresurssit aiheuttivat useamman kyselyvastauksen perusteella vaikeuksia. Toisinaan kyse oli siitä, että avustuksen saajan oma organisaatio oli ylityöllistetty muilla tehtävillä ja toisinaan taas sopivia henkilöitä ei löydetty työtä tekemään. Hankkeen toteuttamisen ohella henkilöresursseilla ja niiden rajallisuudella on suuri merkitys koko alueellisen liikkumisen ohjauksen toiminnalle. Vaikka etenkin suuret kaupungit ja joukkoliikenteen järjestäjät tekevät erilaista liikkumisen ohjaukseksi laskettavaa työtä, on haastatteluiden perusteella hyvin tyypillistä, että henkilöillä ei ole mahdollisuutta uuden miettimiseen tai kehittämiseen ilman valtionavustushankkeita. Vaikka hankkeita toteuttamaan ei useimmiten palkata lisätyövoimaa, hankkeet kannustavat ja osin myös pakottavat tekemään toimia, jotka muuten jäisivät perustyön jalkoihin. Osin kyseessä on katsottu olevan lisäresurssin ohella tai jopa sen sijasta pikemminkin kannustin tai porkkana kunnille tehdä liikkumisen ohjausta. Erään haastattelun mukaan hankkeilla onkin ollut merkittävä rooli arjen ja päivittäisen toiminnan piristäjänä ja suuntaajana. Yksittäisissä tapauksissa hankkeet ovat aikaansaaneet par-

haimmillaan sen, että asia on ymmärretty kuntaorganisaatiossa niin tärkeäksi, että on palkattu pysyvästi lisätyövoimaa tekemään viisaan liikkumisen edistämistä. Tällöin hankkeet ovat aikaansaaneet kokoaan suurempia tuloksia ja vakiinnuttaneet toiminnan huomattavasti pelkkiä hankkeita vahvemmalle tasolle.

Puutteelliset henkilöresurssit tai väärin arvioitu työkuorma ovat vaikuttaneet joidenkin hankkeiden toteutumiseen myös sen perusteella, että useampana vuonna hankkeisiin varattuja varoja on jäänyt käyttämättä hankkeiden jäätyä suunniteltua suppeammiksi. Näitä varoja on pystytty kanavoimaan siirtomäärärahoina seuraavien vuosien hankkeille jaettavaksi.

Yhdessä kyselyvastauksessa todetaan hankkeen jääneen kokonaan toteuttamatta puuttuvien henkilöresurssien takia. Viivästyksiä on joissain hankkeissa syntynyt kiireen ohella myös esimerkiksi siitä, että suunniteltu koordinaattorin rekrytointi on pitkittynyt.

3.2.5 Tekniset ja muut haasteet

Kyselyssä tekniset haasteet nousivat melko korkealle listalla yleisimmistä haasteista. Tekniikkaan liittyviä ongelmia esiintyi siitä huolimatta, että erillisestä sovelluskehityksestä on pyritty pääsemään eroon rajaamalla se valtionavustuskelpoisuuden ulkopuolelle. Avoimien vastausten ja haastatteluiden perusteella teknisissä haasteissa onkin kyse pikemminkin olemassa olevien järjestelmien sopimattomuudesta hankkeen käyttöön tai siitä, että erillisenä prosessina kulkeva järjestelmäkehitys on viivästynyt aikataulustaan. Tämän kaltaisten ongelmien ehkäisemisessä voisi auttaa lisähuomion kiinnittäminen siihen, että hankkeessa käytettävät järjestelmät ja sovellukset ovat aidosti valmiita jo hankkeen alkaessa. Vaihtoehtoisesti niiden on arvioitu valmistuvan niin hyvissä ajoin, että hanke ehditään pienten viivästyksien myötäkin toteuttaa valtionavustusvuoden aikana.

Muita kuin teknisiä, hankkeesta riippumattomia viivästyksiä raportoitiin 6 hankkeessa. Tyypillisesti kyseessä oli rakennushankkeen viivästyminen, mikä esti tai viivästytti suunniteltua rakentamisen aikaista viestintää ja kampanjointia. Rakennushankkeiden viivästyamiseen varautuminen on vaikeaa. Rakentamisen aikaisen liikkumisen ohjauksen vaikuttavuus on arvioitu hyväksi ja tällaisia osia sisältäville hankkeille ei ole vaikuttavuuden nimissä mielekäästä asettaa kovin tiukkoja ehtoja. Tietty epäonnistumisen riski on aina olemassa ja hankkeiden kokeiluluontoisuuden vuoksi sitä ei aina voida välttää. Mikäli mahdollista, voitaisiin viivästyksen aiheuttamaa riskiä ehkä pienentää valikoimalla rakennushankkeita, jotka ovat valmistumassa alkuvuoden aikana. Viivästykset eivät tällöin yhtä helposti lykkää valmistumista hankevuoden yli. Käytännössä tämä kuitenkin on haastavaa johtuen rakentamisen painottumisesta yleisesti kesäkuukausiin.

Alihankkijoiden työn laatuun oltiin hankkeissa pääsääntöisesti tyytyväisiä. Vastausjoukossa oli kuitenkin kuusi hanketta, joissa sen katsottiin aiheuttaneen ainakin joitain vaikeuksia hankkeen toteuttamiselle. Näin ilmoittaneissa hankkeissa oli sekä pääosin omana työnä tehtyjä hankkeita että pääosin alihankkijan työnä tehtyjä hankkeita, eikä tulos anna syytä epäillä alihankinnan laatua itsessään. Haastatteluiden perusteella kyse onkin osin ollut työn laadun sijasta erilaisista toimintatavoista tai alkukankeudesta hankkeiden käynnistämisessä. Myös ne hankkeet, jotka ovat saaneet alkunsa lähinnä alihankkijoiden otettua yhteyttä kuntaan, on toteutettu vastaajien mielestä hyvin ja suunnitelman mukaisesti.

Haku- ja avustusprosessin raskaudesta johtuvia vaikeuksia raportoitiin seitsemässä vastauksessa. Vastauksista viisi oli selvitysjakson alkuvuosien hankkeita ja syventävien haastatteluiden perusteella kyse on ollut suurelta osin toimijoiden kokemattomuudesta. Haastattelujen mukaan ensimmäisten hankevuosien aikana oli enemmän epätietoisuutta siitä, mitkä kulut ovat valtionavustuskelpoisia. Huomionarvoista on kuitenkin, että edelleenkin toimijat joutuvat toisinaan hakemusta tehdessään erikseen selvittämään asiaa. Parissa haastattelussa nousi myös esiin kokemus siitä, että linja ei ole ollut eri vuosina välttämättä aivan yhdenmukainen ja suhtautuminen esimerkiksi hankkeen aikana tehtäviin hankintoihin on koettu vaihtelevaksi. Erityisesti korostui näkemys siitä, että hakemusten kokonaismäärän kasvu on johtanut vaatimusten tiukentumiseen vuosi vuodelta.

3.3 Vaikuttavuus ja vaikutukset

3.3.1 Tavoitteet ja vaikutukset hanketyypeittäin

Hankkeiden pääasialliset vaikutukset vaihtelevat huomattavasti hanketyypin ja asetettujen tavoitteiden mukaan. Hankkeiden tyypittely noudattaa jo aiemmin esitettyä tyypittelyä ja taulukkoon 8 on koottu hanketyypin mukaan tyypillisimpiä hankehakemuksissa ja kyselyssä mainittuja tavoitteita, merkittävimmäksi katsottuja tuloksia ja käytettyjä seurannan mittareita. Helppoja mitattavia asioita ovat esimerkiksi tapahtumien osallistujamäärät ja mediaosumat. Tällaiset kvantitatiiviset mittaukset ovat usein paikallaan esimerkiksi markkinoinnin ja viestinnän sekä tapahtumien järjestämisen yhteydessä, mutta ne eivät aina kerro toiminnan laadusta tai esimerkiksi siitä millaiseksi tapahtumaan osallistuneet ovat sen kokeneet. Arvioinnissa suuren roolin saakin hankkeiden koettu vaikutus ja merkitys.

Kyselyn perusteella merkittävimmiksi tuloksiksi hankkeissa koettiin selvästi tiedon ja osaamisen lisääntyminen omissa ja muissa organisaatioissa sekä tiedonvaihdon ja yhteistyön lisääntyminen. Kyselyn perusteella näyttäisikin siltä, että liikkumisen ohjauksen hankkeet ovat ennen kaikkea olleet omiaan lisäämään yhteistyötä ja verkostoitumista kunnissa.

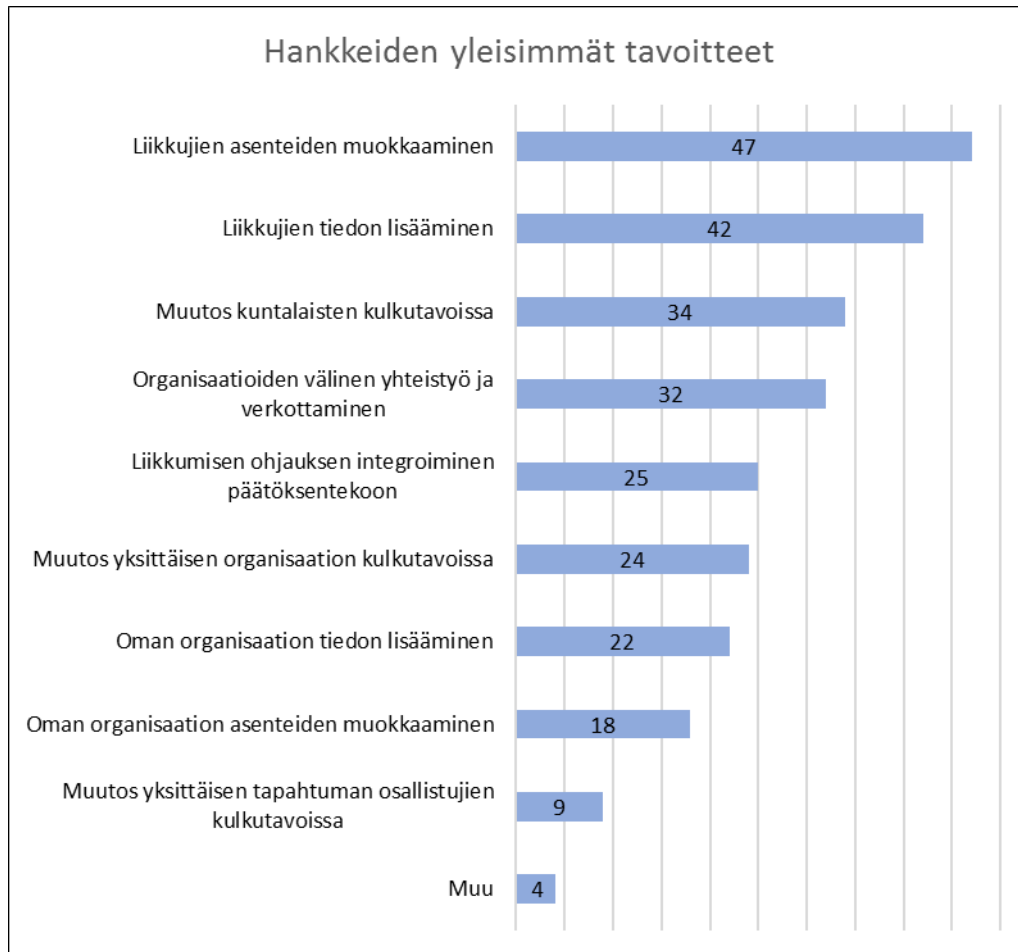
Taulukko 8. Merkittävimmät tavoitteet, vaikutukset ja mittarit hanketyypeittäin.

Eri hanketyyppien tavoitteet, vaikutukset ja käytetyt seurannan mittarit
<p>Viisaan liikkumisen edistämishjelmat ja strategiat</p> <ul style="list-style-type: none"> — Tyypillisesti tavoitteeksi oli asetettu viisaan liikkumisen edistämistoiminnan aloittaminen kunnassa tai systemaattisen toimintasuunnitelman laatiminen jollekin liikkumisen ohjauksen osa-alueelle. — Itse ohjelmatyön osalta raportoitu seuranta on ollut lähinnä pidettyjen sidosryhmä- ja kuulemistilaisuuksien osallistujamäärien seuraamista. — Hankkeiden merkittävimpinä vaikutuksina on ollut suunnitelman mukainen liikkumisen ohjauksen työn alkuun saaminen ja oman organisaation sekä yhteistyökumppaneiden sitoutuminen tavoitteisiin. Kyselyvastausten perusteella hankkeilla on ollut hyvin suuri vaikutus etenkin oman organisaation tiedon ja osaamisen kasvattamisessa.
<p>Työmatkojen liikkumisen ohjaus</p> <ul style="list-style-type: none"> — Tyypillisesti tavoitteeksi oli asetettu työssäkäyvien kulkutapoihin sekä asenteisiin vaikuttaminen tiedon lisäämisen kautta. — Seurantaa on tehty esimerkiksi erilaisiin tapahtumiin ja kokeiluihin osallistuneista henkilöistä sekä yhteistyötahoista. Lisäksi on mitattu joitain välillisiä kulkutapoihin liittyviä tekijöitä, kuten matkakortti- ja lippumyyntiä. — Muutamassa hankkeessa mitattiin myös varsinaista kulkutapajakaumaa ja sen muutoksia. — Hankkeiden merkittävimpänä vaikutuksena on ollut uusien työnantajien sitouttaminen viisaan liikkumisen tavoitteisiin sekä aikaansaadut muutokset yksittäisten organisaatioiden henkilöstön asenteissa ja tiedoissa. Myös kulkutapamuutoksia voidaan todeta aikaansaadun, mutta vaikutukset ovat tyypillisesti olleet mitattavissa vasta hankeajan jälkeen.
<p>Muu viisaan liikkumisen viestintä ja kampanjointi</p> <ul style="list-style-type: none"> — Tyypillisesti tavoitteeksi oli asetettu kohderyhmän tietoihin ja asenteisiin vaikuttaminen. Usein myös muutos kulkutavoissa oli ilmoitettuna tavoitteena. — Yleisimmät seuratu tekijät ovat välillisiä näkyvyydestä kertovia tekijöitä, kuten mediaosumat, verkkosivuvierailut, mainosten levikki ja tapahtumaosallistujat. — Hankkeiden merkittävimpinä vaikutuksina on ollut liikkujien ja yhteistyökumppaneiden tiedon lisäys sekä positiivisen ilmapiirin luominen ja kohderyhmien kiinnostuksen herättäminen viisaaseen liikkumiseen. Mahdolliset kulkutapamuutokset tulevat pidemmällä aikavälillä ja hankkeiden yhteyttä niihin ei käytännössä ole mahdollista todentaa.
<p>Palveluiden kehitys ja käyttöönotto</p> <ul style="list-style-type: none"> — Tyypillisesti uusien palveluiden kehityksessä oli tavoitteeksi asetettu liikkujien kulkutapoihin vaikuttaminen ja palvelukonseptin kokeileminen tiedon kartuttamiseksi. — Yleisimmin hankkeista on raportoitu palveluiden käyttäjämääriä, käyttäjien tyytyväisyyttä ja palveluiden saama näkyvyyttä. — Merkittävimmät hankkeiden vaikutukset ovat olleet oman organisaation tiedon ja ymmärryksen lisääntyminen, organisaatioiden välisen yhteistyön lisääntyminen ja kuntalaisten palvelutason parantuminen. Varsinaiset käyttökerrat ja käyttäjämäärät ovat olleet melko pieniä ja vaikutukset kulkutapoihin siksi rajallisia.
<p>Valtakunnallisesti merkitykselliset selvitykset</p> <ul style="list-style-type: none"> — Tyypillisesti tavoitteena oli tiedon saaminen tietystä liikkumisen osa-alueesta ja hyvien käytäntöjen ja toimintamallien levittäminen. — Selvityksille on harvoin asetettu varsinaisia seurannan mittareita, mutta joissain tapauksissa hankkeet ovat raportoineet aiheen herättämää kiinnostusta. — Merkittävin hankkeiden vaikutus ollut oman organisaation ja yhteistyökumppaneiden tiedon lisäämisessä. Tiedon, toimintamallien ja ratkaisujen leviäminen toisille paikkakunnille on vaikeammin arvioitavissa.

3.3.2 Asetetut tavoitteet

Kyselyn perusteella yleisimmät hankkeissa asetetut tavoitteet ovat olleet liikkujien asenteisiin vaikuttaminen ja tiedon lisääminen. Hankkeista yli kaksi kolmasosaa on sisältänyt kyseiset tavoitteet. Tavoitteiden tyypillisimmät mittarit, silloin kun ne on määritelty ja kerrottu, ovat erilaiset kohtaamiset kohderyhmän kanssa. Esimerkiksi median tavoitettavuuslukuja ja tapahtumissa kohdattujen henkilöiden määriä on raportoitu usein. Kolmanneksi yleisin ilmoitettu tavoite on kuntalaisten kulkutapojen muutos. Kuvassa 5. on esitetty kyselyvastausten perusteella yleisimmät hankkeiden tavoitteet. Kirjallisten aineistojen analyysi tukee kyselyn arviota. Ylivoimaisesti yleisimpiä ilmoitettuja tavoitteita projektisuunnitelmissa ja hanke-esittelyissä ovat keskeisten kulkutapojen edistäminen ja tiedon lisääminen liikkumismahdollisuuksista.

Asetetut tavoitteet heijastelevat hyvin liikkumisen ohjauksen perustehtävää ja valtionavustuksia säätelevää valtioneuvoston asetusta. Tavoitteisiin pääsemisen keinot ovat kuitenkin osassa hankesuunnitelmia ja -hakemuksia puuttellisesti määriteltyjä. Esimerkiksi rajattuihin kohderyhmiin vaikuttaminen on asetettu toisinaan tavoitteeksi ilman, että esimerkiksi valitut viestintäkanavat riittävässä määrin tukevat tätä. Käytännön havainto haastatteluiden pohjalta on, ettei esimerkiksi työmatkaliikkumiseen useinkaan pystytä vaikuttamaan merkittävästi yleisviestinnällä ilman työnantajayhteistyötä. Ongelmaa esiintyi ennen kaikkea alkuvuosien hankkeissa, joissa muutenkin uudempia hankkeita tyypillisempää oli useiden eri kulkijaryhmien listaaminen kohderyhmiksi. Vuosien varrella menetelmät ovat parantuneet ja tavoitteet vastaavat niitä aiempaa paremmin.



Kuva 5. Yleisimmät hankkeissa asetetut tavoitteet kyselyn perusteella (kpl), $n=58$.

3.3.3 Keskeisin lopputulos

Hankkeiden lopputuloksiksi ilmoitettujen tietojen pohjalta voidaan todeta, että selvi-
tysjaksolla saatiin valtionavustushankkeilla aikaan viisasta liikkumista tai sen osa-
aluetta koskeva toimintasuunnitelma tai -strategia ainakin 22 kuntaan. Ehkä hieman
yllättäen näistä vain kahdeksan arvioitiin hankkeen kaikkein keskeisimmäksi loppu-
tulokseksi. Tämä voi osin heijastaa toimijoiden tarvetta konkreettisiin toimenpiteisiin
tai toisaalta sitä, että strategiat ja suunnitelmat mielletään pohjaksi varsinaiselle
työlle, jota pidetään tärkeimpänä asiana. Tämä myös antaa mahdollisesti viitteitä sii-
tä, että pelkkää kunnan strategiatyötä ei pidetä itseisarvoisen tärkeänä ilman toimen-
piteiden jalkautusta. Avustuksen saajista, jotka ovat hankkeessa tehneet strategian
pitämättä sitä keskeisimpänä lopputuloksena, on suurin osa toteuttanut hankkeen
omana työnään. Havainto heijastaa oman työn ja konsulttityön laatuerojen sijasta
todennäköisesti sitä, että omana työnä tehdään paljon laajoja moniosaisia hankkeita.
Konsulttityönä tehdyissä hankkeissa rakennettava strategia on usein ymmärrettäväs-
tikin keskiössä ja työn reunaehdot alusta asti selvemmin määriteltäviä.

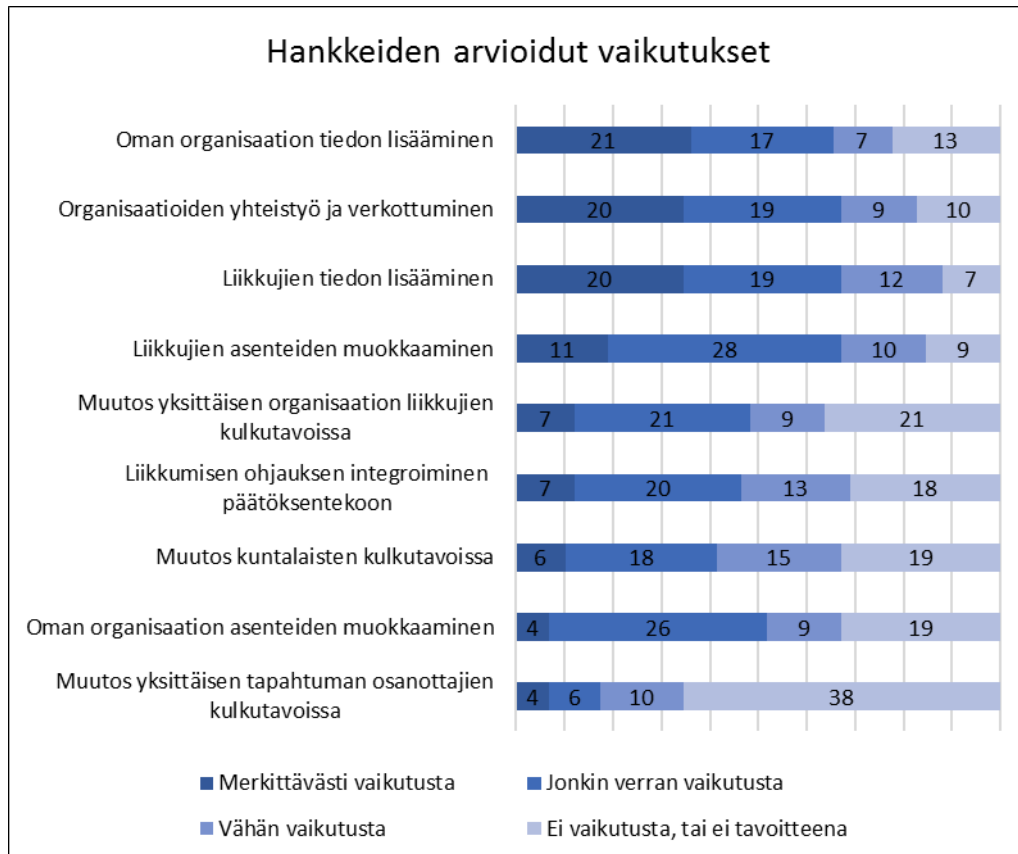
Toimintasuunnitelmien tai -strategioiden vaikuttavuuden ja käyttöönoton varmistamiseksi olisi tärkeää huolehtia kuntatoimijoiden ja päättäjien sitoutumisesta sekä määriteltävien toimenpiteiden toimeenpanosta.

Hankerahoituksella on aloitettu ainakin kuusi uutta viisaan liikkumisen yhteistyöryhmää ja lisäksi osassa hankkeista perustettu ohjausryhmä on jatkanut viisaan liikkumisen asioiden käsittelyä ja hankkeistusta/konseptointia myöhempinä vuosina.

3.3.4 Arvioidut ja mitatut vaikutukset eri hanketyypeissä

Suuri osa hankkeiden ilmoitetuista tavoitteista on luonteeltaan vaikeasti mitattavia, kuten hyvin yleisesti ilmoitettu organisaatioiden välinen yhteistyö ja verkottaminen. Myös ilmoitetut tiedonvälitykselliset tavoitteet ja asenteisiin vaikuttaminen ovat mitattavuudeltaan vaikeita. Myöskään kulkutapojen muutokseen liittyviä tavoitteita ei yleensä ole hankkeiden puitteissa ollut mahdollista mitata. Näistä syistä vaikutusten arvioinnissa korostuu hankkeiden yhteys- ja vastuuhenkilöiden oma kokemus saaduista tuloksista ja vaikutuksista. Kyselyssä heitä pyydettiin arvioimaan hankkeen mahdollisia vaikutuksia muun muassa kulkutapavalintoihin sekä liikkujien tietoihin ja asenteisiin.

Eniten vastaajat arvioivat vaikutuksia saadun aikaiseksi oman organisaation tietoihin sekä liikkujien tietoihin ja asenteisiin. Myös eri organisaatioiden välisen yhteistyön luominen ja vahvistaminen nousivat arvioissa keskeiseksi hankkeiden vaikutukseksi. Varsinaisia kulkutapamuutoksia arvioitiin aikaansaadun hieman vähemmän. (Kuva 6.) Arvio kuitenkin kertoo ennen kaikkea siitä, että tietoihin ja asenteisiin vaikuttaminen ovat keinoja ja komponentteja kulkutapoihin vaikuttamisesta. Toiminnan muutokset seuraavat mahdollisesti vasta niiden jälkeen. On siis luontevaa, että arvio niihin vaikuttamisesta nousee lopullista päämäärää korkeammalle. Verrattuna vuosiin 2010–2014, näyttäisi tiedonvälityksen rooli nousseen aiempaa keskeisemmäksi vaikutukseksi ja hankkeiden katsotaan vaikuttaneen aiempaa selkeämmin nimenomaan oman organisaation tietoihin.



Kuva 6. Hankkeen arvioidut vaikutukset eri tekijöihin kyselyn perusteella (kpl), $n=58$.

Taulukossa 9. on hankkeiden arvioitujen vaikutusten keskiarvot asteikolla yhdestä neljään (Ei vaikutusta – Merkittävästi vaikutusta), mikäli kyseinen vaikutuskohteeseen on ollut hankkeen tavoitteena. Hankkeet on luokiteltu lopputuloksien mukaan. Hankemäärät ja arvioitujen vaikutusten keskiarvojen erot ovat pieniä, joten tuloksiin on syytä suhtautua varauksella. Taulukosta näkyy kuitenkin, että oman organisaation tietoihin ja asenteisiin on onnistuttu vaikuttamaan parhaiten hankkeilla, jotka ovat sisältäneet selkeän strategian, suunnitelman tai selvityksen laatimisen. Tällaisten hankkeiden on myös katsottu edesauttaneen liikkumisen ohjauksen integroimisessa päätöksentekoon. Huomionarvoista on uusien palveluiden kehityksen arvioitujen vaikutusten painottuminen vahvimmin oman organisaation tiedon lisäämiseen ja organisaatioiden välisen yhteistyön kehittymiseen. Tätä kenties selittää se, että haastatteluiden ja hankkeiden raportointien perusteella palveluiden käyttäjämäärät ovat tyypillisesti jääneet varsin mataliksi. Sen sijaan haastatteluissa korostui palveluiden luonne tärkeänä pidettynä kokeiluna, josta hankkeen toteuttanut organisaatio on oppinut merkittävästi uutta mitä soveltaa osana jatkuvaa toimintaa ja tulevaisuuden kehityskohteita.

Kyselyyn vastanneista hankkeista hyvin harva on sisältänyt yksittäisen tapahtuman liikkumisen ohjausta ja siksi yksittäisen tapahtuman osanottajien liikkumista koskevassa sarakkeessa näkyviä tuloksia ei voida pitää kovin edustavana otoksena tämän tyyppisestä toiminnasta. Heikohkoiksi arvioidut tulokset näyttävät kyseessä olleiden yksittäisten hankkeiden osalta selittyvän sillä, että tällainen toiminta on tyypillisesti sisällytynyt pienenä osana laajaan hankkeeseen. Työtä ei siis välttämättä ole tehty samalla suunnitelmallisuudella kuin hankkeen keskeisiä toimenpiteitä.

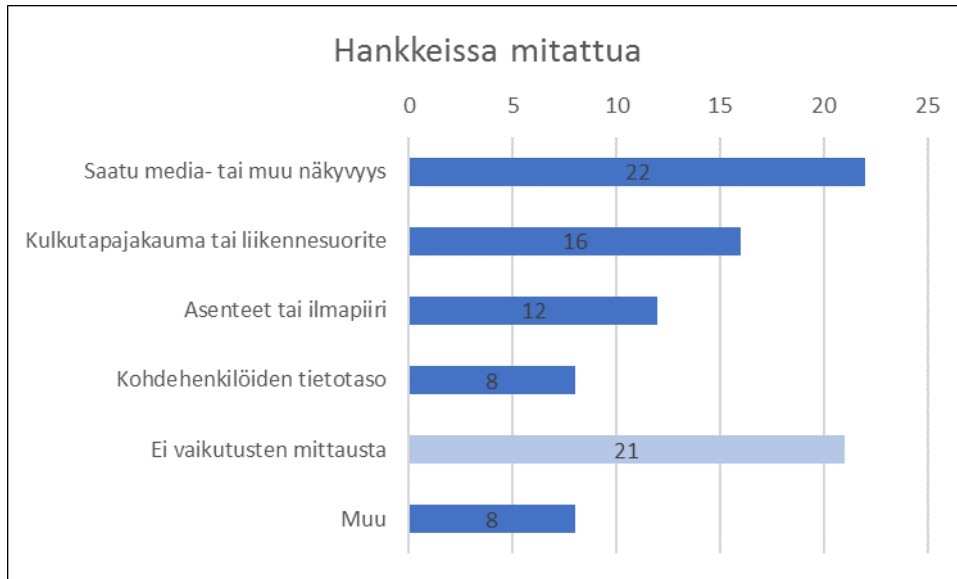
Yksittäisen organisaation liikkumistapoihin on odotetusti arvioitu vaikutetun eniten hankkeissa, jotka ovat sisältäneet työnantajayhteistyötä tai liikkumisen kokeiluja. Nämä toimet kulkevat usein rinnakkain ja esimerkiksi joukkoliikennekokeilujen ja niiden tarjoamismahdollisuuden katsotaan haastatteluiden perusteella olevan konkreettinen asia, jota työnantajat toivovat. Se että myös työryhmän tai yhteistyö-elimien perustamisen sisältäneet hankkeet nousevat vaikutuksiltaan korkeaksi, näyttäisi yksittäisten vastausten tarkemman arvion perusteella selittyvän sillä, että kaikkein onnistuneimmissa työpaikkojen liikkumisen ohjausta koskevissa hankkeissa on usein myös perustettu jokin poikkihallinnollinen tai yhdessä isojen yritysten kanssa toimiva aiheeseen keskittyvä ryhmä.

Taulukko 9. Eri tyyppisiä elementtejä sisältäneiden hankkeiden arvioitujen vaikutusten keskiarvot asetettuihin tavoitteisiin kyselyn perusteella asteikolla 1–4 (Ei vaikutusta – Merkittävästi vaikutusta), n=58.

Tavoite / vaikutuskohde		Oman organisaation tiedon lisääminen	Oman organisaation asenteiden muokkaaminen	Organisaatioiden yhteistyö ja verkottuminen	Muutos yksittäisen tapahtuman osanottajien kulkutavoissa	Muutos yksittäisen organisaation liikkujien kulkutavoissa	Muutos kuntalaisten kulkutavoissa	Liikkujien tiedon lisääminen	Liikkujien asenteiden muokkaaminen	Liikkumisen ohjauksen integroiminen päätöksentekoon
Hankkeen sisältämät elementit	Hankkeita, joissa tavoitteena	22	18	34	9	25	34	42	47	25
	Strategia, edistämishjelma tai suunnitelma	3.6	3.4	3.6	3*	3.1	2.9	3.2	3	3.3
	Vaikutusarvio, laskenta tai selvitys	3.8	3.4	3.6	2.3*	3	2.9	3	2.9	3.4
	Työpaikka- tai työnantajayhteistyö	4*	4*	3.8	2*	4*	3*	3*	3.2	3.3
	Työryhmän tai yhteistyöelimien perustaminen	3.1	3	3.4	2.7*	3.3	2.8	3	2.9	3.2
	Viisaan liikkumisen viestintä, kampanja tai tapahtuma	3.4	3.1	3.4	2.3*	3.1	2.8	3.2	3.1	3.1
	Liikkumisen kokeilut organisaatiossa	3.2	3	3.3	2.3*	3.3	2.9	3.3	3.3	3.2
	Uuden palvelun kehitys tai käyttöönotto	3.6	3.3	3.5	3*	3.2	3.1	3.4	3.1	3.1

*Luokassa alle viisi hanketta.

Kyselyssä pyrittiin saamaan tietoa myös siitä, kuinka usein erilaisia vaikutuksia on todella mitattu. Vastausten perusteella yleisimmin mitataan saatua medianäkyvyyttä ja kulkutapa- ja liikennesuoritemuutoksia. (Kuva 7.) Kulkutapojen ja liikennesuoriteen muutosten mittausta on tapahtunut käytännössä yksinomaan rajattuihin organisaatioihin kohdistuneissa hankkeissa, tyypillisimmin työpaikkojen liikkumisen ohjauksessa. Suuressa osassa hankkeita ei ole mitattu vaikutuksia, mikä selittyy osin liikkumisen ohjauksen toimien luonteella. Monet toimet, kuten tiedonvälitys ovat haastavia sisällyttää selvityksiin ja mittauksiin. Seurattavissa olevistakin vaikutuksista useat ovat myös sellaisia, ettei liikkumisen ohjauksen ja muiden tekijöiden vaikutusta voida tehokkaasti erottaa toisistaan.



Kuva 7. Yleisimmät hankkeissa mitatut vaikutukset ja tekijät kyselyn perusteella (kpl), $n=58$.

3.3.5 Kulikutapamuutokset

Vaikka useassa hankkeessa kulkutapojen muuttaminen on asetettu tavoitteeksi, on asian seuranta käytännön syistä hyvin vähäistä eikä useinkaan hankkeen luonteen takia mielekästä. Seurantatietoa on saatavilla lähinnä työpaikoille kohdistuneista hankkeista ja joistain kampanjoista. Esimerkiksi Auton vapaapäivän tai muiden kampanjoiden joukkoliikenteen matkustajamääriä on seurattu joissain hankkeissa. Tulokset niistä hankkeista, joissa seurantaa on tehty ovat pääsääntöisesti hyviä. Osittain vaikutukset tosin arvioidaan lyhytaikaisiksi tai kertaluonteisiksi, joka tosin on lyhytaikaisten hankkeiden tapauksessa myös ymmärrettävää. Tämä ilmenee etenkin hankkeissa, joissa luotiin jokin selkeä uusi palvelu tai alennustyyppi vain hankkeen ajaksi. Esimerkiksi maksuton joukkoliikennekokeilu arvioitiin useammassa haastattelussa tehokkaaksi tavaksi kannustaa kulikutapamuutoksiin. Sitä, millaiseksi kulkumuotojakauma jää kokeilu- tai kampanjajakson jälkeen, ei kuitenkaan ole yleisesti arvioitu.

Paikallisjoukkoliikenteen matkustajamäärät ovat useassa kaupungissa kasvaneet viime vuosina, joten paikallisjoukkoliikenteen kehitys on ollut suotuisaa. Haastatteluisissa esitetyissä arvioissa oman kaupungin poikkeuksellisen hyvää kehitystä selitettiin osin liikkumisen ohjauksen hankkeiden luomalla suotuisalla ja kehitystyöhön kannustaneella ilmapiirillä. Ilmapiiriä arvioitiin matkustajamäärien ohella muun muassa kuntalaisilta saadusta palautteesta ja yleisönosastokirjoituksista.

Kulikutapamuutoksien pysyvyyden osalta arviot olivat vaihtelevia. Vastaajista suurin osa kuitenkin arvioi syntyneet vaikutukset pitkäaikaisiksi. Ongelma pysyvyyden arvioinnissa on se, että suuri osa hankkeista sisältää toimintaa, jonka vaikuttavuus ylipäänsä on arvioitu tapahtuvaksi pitkällä aikavälillä ja systemaattisen edistämistyön seurauksena. Kaupungit ja hanketoimijat, jotka ovat saaneet liikkumisen ohjauksen työhönsä avustusta useana vuonna olisivat tästä syystä hyvä kohde aidolle vaikuttavuusseurannalle.

3.3.6 Yhteistyö ja työryhmät

Vaikka alueellisia yhteistyöryhmien muodostamista ei nostettu yksittäisten hankkeiden tärkeimmäksi tulokseksi, nousivat yhteistyö ja uusien tahojen liikkumisen ohjauksen toimintaan sitouttaminen hyvin keskeisiksi hankkeiden vaikutuksiksi. Yhteistyötä tehdään monissa paikoissa erityisten viisaan liikkumisen ryhmien ohella vapaamuotoisemmin esimerkiksi tapaamalla kunnan eri hallintokuntia tai suuria työnantajia. Vaikka haastatteluihin oli valittu niitäkin hankkeita, joissa lopputulos ei kaikilta osin ollut suunnitellun kaltainen, olivat haastateltavat lähes yksimielisiä siitä, että liikkumisen ohjauksen hankkeet ovat luoneet positiivisen kierteen ja mahdollistaneet yhteistyön, joka muuten ei olisi toteutunut. Osittain tämä on tapahtunut hankkeissa muodostettujen ohjausryhmien ympärillä ja osittain esimerkiksi yhteistyökumppaneita tavaten.

Epämuodolliset yhteistyötavat ja viisaaseen liikkumiseen tähtäävän ilmapiirin syntyminen ovat positiivisia asioita. Toimintatavan heikkous tulee osin vahvasta henkilökeskeisyydestä. Moni yhteistyömuoto on riippuvainen yksittäisten johtajien tai työntekijöiden vahvasta sitoutumisesta toimintaan. Henkilövaihdokset ovat toisinaan johtaneet sekä hankkeen aikana että sen ulkopuolella katkoksiin, ja jopa toiminnan pysäyttämiseen. Tämä näkyi myös selvitysaineistoa koottaessa, sillä joidenkin organisaatioiden kohdalla kävi ilmi, etteivät hanketta toteuttamassa olleet henkilöt enää olleet organisaation palveluksessa, eikä kukaan nykyisistä työntekijöistä tai johdosta osannut vastata hankkeesta esitettyihin kysymyksiin. Organisoidummat ja siten vaikiintuneemmat työryhmät ehkäisisivät tätä henkilöriippuvuutta.

Henkilökeskeisyysongelman ratkaisemiseksi valtionavustushankkeiden hakuvaiheessa vuodesta 2016 asti myös edellytetty hankehakemuksen käsittelemistä jossain kohdekunnan tai seudun yhteistyöryhmässä, joka mahdollistaa toiminnan kytkemisen osaksi laajempaa kokonaisuutta. Ryhmät, joissa asiaa on käsitelty, ovat esimerkiksi aiemmissa hankkeissa perustettuja viisaan liikkumisen ryhmiä, kunnan ilmastotyöryhmiä tai alueen liikennejärjestelmä- tai liikenneturvallisuusryhmiä. Vaatimus asian kytkemisestä laajempaan kontekstiin on vähentänyt henkilöitymistä, mutta ei ole täysin poistanut ongelmaa. Hankehakemusten perusteella osa ryhmistä ei ole ollut tavoitteen kannalta täysin tarkoituksenmukaisia. Valtionavustushakemusten ja haastatteluiden perusteella sitouttamisen ja laajempiin tavoitteisiin kytkemisen kannalta parhaita ryhmiä ovat nimenomaan kestäväään liikenteeseen tai liikenneturvallisuuteen kytkeytyvät ryhmät. Hankkeen esitleminen esimerkiksi kunnan toimialan omassa yksikössä tai lautakunnassa ei aina takaa asian ja ymmärryksen siirtymistä yhtä henkilöä laajemmille harteille.

Parhaimmillaan valtionavustushankkeiden arvioidaan johtaneen kestäväen liikkumisen edistämisen laajenemiseen siinä määrin, että hankkeen toteuttajataho tai muu yhteistyössä mukana ollut on hakenut myöhemmin avustuksia tai rahoitusta muistakin lähteistä.

Erään haastattelun mukaan:

"Paljon muitakin toimia ja kokonaisuuksia on viime vuosina ollut, mutta tämä on tavallaan se syytötehdas, josta kaikki juontaa."

3.3.7 Viestinnän ja kampanjoiden tavoitavuus

Yleisimmin hankkeen keskeisimmäksi lopputulokseksi oli ilmoitettu viisaan liikkumisen viestintä tai kampanja. Viestinnällä tavoitetut henkilöt on yleisin hankkeissa käytetty määrällisen vaikuttavuuden mittari. Tyypillisiä seurattuja lukuja ovat mediaosumat, julkaisujen määrä, jaetut esitteet ja markkinointimateriaalit sekä verkkosivujen ja sosiaalisen median kävijätiedot. Vuosiraporttien perusteella voidaan sanoa tapahtumien, joihin valtionavustuksia on käytetty, tavoittaneen selvitysvuosien aikana vähintään 150 000 ihmistä. Todennäköisesti enemmänkin, sillä vuodelta 2014 ei lukuja ole saatavissa läheskään yhtä kattavasti kuin uudemmista hankkeista. Luvun kohdalla on huomattava, että kyseessä on yksittäisten tapahtumaosallistumisten määrä, joten osin on todennäköisesti kyse samoista henkilöistä. Lisäksi mukana on yksittäisiä suuria tapahtumia, kuten Tampereella vuonna 2016 järjestetty Ranta-tunnelipäivä, joissa valtionavustushankkeen rooli on ollut osa laajempaa kokonaisuutta.

Erilaisia viestinnällisiä näkyvyyshankkeita on raportoitu hankeraportoinneissa vuodesta riippuen useamman sadan tuhannen kontaktin verran. Vuoden 2015 jälkeen tietoja on kerätty systemaattisemmin ja saatavilla on seurantatietoa ilmoitetuista viestinnän tavoitavuusluvuista ja tapahtumaosallistujista. Taulukossa 10 on summia muutamista viime vuosien hankkeissa raportoiduista tavoitavuusluvuista. Luvut kuvaavat lähinnä suuruusluokkaa vuosittaisesta tavoitavuudesta, eivätkä ole keskenään vertailukelpoisia. Vaihtelu eri hankkeiden ja hanketoimijoiden lukujen raportoinnissa on huomattavaa.

Taulukko 10. Vuosina 2015–2017 raportoituja seurannan lukuja.

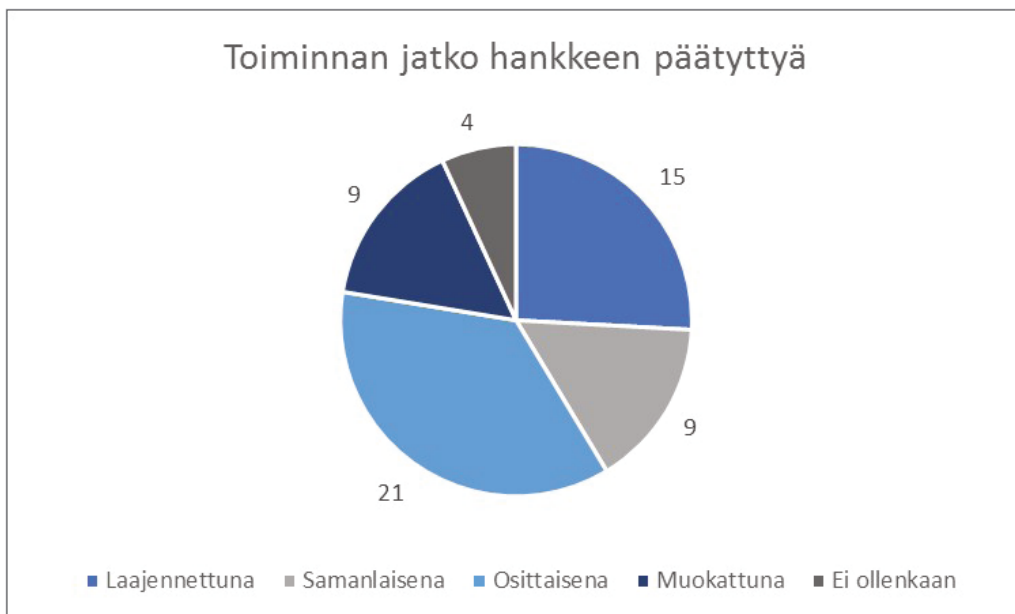
Viestinnän mittari	2015	2016	2017
Kampanjoihin ja tapahtumiin osallistuneet	40 300	78 000	29 000
Verkkosivuvierailut ja sosiaalisen median näkyvyys	75 000	685 000	350 000
Erilaisiin kyselyihin vastanneet	1735	9 600	6700
Jaetut painotuotteet	35 000	12 000	54 000
Muut jaetut tuotteet (led-valot, tarrat, heijastimet)	20 000	15 000	-
Radio- ja TV-kuulijat	-	1 020 000	-
Mediaosumat	36	132	51
Kilometrikisaan osallistuneet henkilöt työpaikoilla	-	2000	-

Viestinnän lukuja on pyydetty raportoimaan kevennetyn MaxSumo-lomakkeen avulla. Kaavakkeen käyttö on kuitenkin ollut melko vähäistä ja täysin kattavien koosteiden tekeminen tavoitavuusluvuista ei ole mahdollista. Koosteiden tekemistä ja tiedon keräystä edesauttaisi merkittävästi, mikäli lomakkeen täyttämistä edellytettäisiin hankkeilta. Lukujen raportoinnissa olisi myös syytä edellyttää yhdenmukaisuutta. Esimerkiksi aikataululatausten tai verkkosivukäyntien yhteydessä olisi hyvä olla tieto muutoksesta verrattuna edeltävään vuoteen.

3.4 Jatkuvuus ja monistettavuus

3.4.1 Toiminta hankkeen jälkeen

Lähes kaikkien kyselyyn vastanneiden valtionavustushankkeiden toimintaa on tavalla tai toisella jatkettu hankevuoden jälkeen. Vain neljän vastanneen hankkeen osalta todettiin, ettei toimintaa jatkettu millään tasolla hankkeen päätyttyä. Näissä tyypillisin syy jatkamattomuudelle oli hankkeen katsominen kertaluonteiseksi. Hankkeista peräti 15:ssä toiminta jatkui laajennettuna hankekauden jälkeen. (Kuva 8.)



Kuva 8. Hankkeessa tehdyn toiminnan jatko valtionavustushankkeen päätyttyä kyselyn perusteella, n=58.

Vaikka hankkeissa tehtyä työtä jatketaan lähes kaikkialla, nousee avoimista kommentteista esiin tekijöitä, jotka vaikeuttavat toimien jatkoa. Syyt ovat pitkälti samoja, jotka jo hankeaikana on koettu eniten haasteita aiheuttaviksi. Ylivoimaisesti yleisin haaste jatkamiselle liittyy käytettävissä oleviin henkilöresursseihin. Ilman valtionavustusta toimintaa tyypillisesti kevennetään ja vähennetään siitä, mitä se on ollut hankkeen aikana. Toinen esiin nouseva haaste liittyy sidosryhmien ja oman organisaation suhtautumiseen. Hankkeen aikana mukana olleet yhteistyökumppanit tai sidosryhmät eivät aina ole nähneet toiminnan arvoa itselleen, mikäli mukana ei ole valtionavustusta.

Työpaikat nousevat usein esiin hankalana yhteistyön aloittamiskohteena. Kaikissa työpaikkayhteistyön keskeisimmäksi lopputulokseksi nähneissä hankkeissa toimintaa on kuitenkin jatkettu hankkeen jälkeen. Tämä saattaa osin kertoa siitä, että kun työpaikkakohdennettuun työhön on panostettu, on työn arvo nähty ja tuloksiin oltu tyytyväisiä. Strategioiden, edistämishjelmien ja suunnitelmien kohdalla toiminnan jatkaminen viitanee kertaluonteisen strategiatyön jälkeiseen jalkauttamistyöhön. Viestintää tai kampanjointia keskeisimpänä pitäneiden hankkeiden joukossa oli suhteessa muita ryhmiä vähemmän niitä hankkeita, joiden toiminta on pysynyt hanketta vastaavalla tasolla tai laajentunut. Tämä voi liittyä kampanjoiden väliaikaisuuteen tai toisaalta siihen, ettei niiden tuloksia ole pidetty yhtä merkityksellisinä.

3.4.2 Toiminnan monistettavuus

Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden yhtenä tarkoituksena on tuottaa materiaalia ja tuloksia, joita voidaan hyödyntää myös uusissa hankkeissa ja uusissa kunnissa. Toiminnan monistettavuutta voidaan arvioida sekä hankkeen tuotosten että kyselyvastausten kautta. Kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan hankkeen monistettavuutta ja lisäksi ilmoittamaan, mikäli tietää hankkeen toimien tulleen muualla käyttöön tai muuten herättäneen kiinnostusta.

Suurin osa hankkeista on toteutusmallin johdosta helposti monistettavia ja suuressa osassa on piirteitä, jotka on lainattu aiempien vuosien hankkeista. Haastatteluiden perusteella hanketoimijat ovat hyvin kiinnostuneita muualla tehtävästä työstä ja hakevat ulkopuolelta ideoita seuraavien vuosien hankkeisiin. Tätä havaintoa tukevat myös valtionavustushankkeita koskevien Viisaan liikkumisen verkoston uutiskirjesisältöjen korkeat lukijaluvut ja tuloswebinaarien osallistujamäärät. Osa vastaajista kertoo hanketta esitellyn yhteistyökumppaneiden tai kollegoiden järjestämissä tilaisuuksissa.

Kyselyvastausten pohjalta voidaan todeta pyrkimyksen hankkeiden monistettavuuteen täyttyvän keskeisiltä osiltaan. Haastatteluista kuitenkin vahvistuu kuva, että hyvikin koetut toimintamallit ja palvelut edellyttävät useimmiten valtionavustuksella toimivan jatkohankkeen toiminnan levittämiseksi tai monistamiseksi uusille paikkakunnille tai organisaatioille.

4 Johtopäätökset ja suositukset

4.1 Valtionavustusten merkitys

Selvityksen perusteella vuosien 2014–2017 liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet ovat onnistuneet parhaiten tiedon lisäämisessä ja välittämisessä sekä yhteistyön ja uusien toimintatapojen synnyttämisessä. Erityisen keskeinen merkitys hankkeilla on ollut viisaan liikkumisen työn aloittamisen mahdollistamisessa uusilla paikkakunnilla. Valtionavustusta saaneista toimijoista osa tekee liikkumisen ohjaukseksi katsottavaa toimintaa muutenkin, mutta tyypillisesti uusien asioiden aloittaminen ja avausten tekeminen edellyttää heilläkin jonkinlaisen ulkopuolelta tulevan sysäyksen tai rahoituksen saamista. Hyvin suurelle osalle toimijoista valtionavustukset ovat ainoa tai lähes ainoa liikkumisen ohjauksen työn rahoituslähde. Taulukossa 11. on tiivistetty valtionavustusten keskeisimmät merkitykset tarkastelujaksona.

Taulukko 11. Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten keskeisimmät merkitykset vuosina 2014–2017.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten keskeiset merkitykset 2014-2017	
<p>1. Liikkumisen ohjauksen työn käynnistäminen ja vakiinnuttaminen uusissa kaupungeissa ja kunnissa</p> <ul style="list-style-type: none"> — 22 laadittua strategiaa tai suunnitelmaa viisaan liikkumisen edistämiseen — Valtionavustushankkeen jälkeen jatkuvia toimintamalleja ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä 54 kyselyyn vastanneista 58 kunnasta — 12 uusien liikkumisen palveluiden kehitys-, konseptointi- ja kokeiluhanketta, lisäksi olemassa olevan joukkoliikenteen asiakaslähtöistä kehitystä ja palveluiden muotoilua 	
<p>2. Organisaatioiden tiedon, osaamisen ja yhteistyön lisääminen</p> <ul style="list-style-type: none"> — 12 viisaan liikkumisen yhteistyöryhmän aloittaminen tai olemassa olevan ryhmän toiminnan kehittäminen — 12 työnantajayhteistyöhön keskittynyttä hanketta — 22 koulu- ja oppilaitosyhteistyöhön keskittynyttä hanketta — 28 liikkumisen ohjauksen ja liikkumisen palveluiden kehityksen tueksi laadittua kyselyä tai selvitystä 	
<p>3. Kohderyhmien tietoihin ja asenteisiin vaikuttaminen eri medioita ja kanavia käyttäen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Yli 2 miljoonaa tavoitettua verkkosivuilla, sosiaalisessa mediassa ja radiossa — Yli 150 000 tapahtumiin osallistunutta henkilöä — Yli 100 000 jaettua esitettä tai muuta painotuotetta — Yli 200 mediaosumaa paikallislehdissä, radiossa ja televisiossa — 56 viestintähanketta tai kampanjaa — 23 hanketta, joissa työntekijät keskeisenä kohderyhmänä — 10 hanketta, joissa ikäihmiset kohderyhmänä 	

Vaikka valtionavustuksia on toisinaan käytetty vahvistamaan jatkuvaluonteista toimintaa, on niiden keskeisin merkitys ollut uuden luomisessa. Kunnissa jatkuva perustyö vie oman aikansa ja hankkeet ovat mahdollistaneet sekä kuntien omissa organisaatioissa että yleishyödyllisillä toimijoilla ideoinnin, kehittämisen ja kokeilemisen tavalla, joka muuten ei olisi mahdollista. Yksi mainittu vaikutus on siinä, että hankkeiden hyvät kokemukset ja havainnot kehitystarpeista ovat johtaneet asioiden laajempaan miettimiseen ja esimerkiksi muista rahoituslähteistä tehtävien hankkeiden ja toimien syntyyn. Tällöin valtionavustushankkeet ovat onnistuneet aikaansaamaan kokoaan suurempia vaikutuksia. Nimenomaan tämä pysyvä ja laajeneva toiminta on tavoiteltavaa, ja selvityksen valossa tässä on myös monin paikoin onnistuttu. Lähes kaikkien valtionavustushankkeiden toiminta on jatkunut jossain muodossa hankkeen päätyttyäkin, mitä voidaan pitää hankkeiden monimuotoisuus huomioiden erittäin hyvänä saavutuksena.

Valtionavustusten koetaan vaikuttaneen merkittävästi hankkeiden toteuttajatahojen omaan tieto- ja osaamistasoon sekä kohderyhmien tietoon ja asenteisiin. Vaikutuksia näihin ei ole mitattu, mutta välillisten mittarien, kuten aikaansaatuja yli 2 miljoonan media- tai sosiaalisen median kontaktin ja yli 150 000 tapahtumakäynnin voidaan arvioida vaikuttaneen melko laajasti teemojen näkymiseen kohdekunnissa. Kontaktien laatu ja vaikutus kohdehenkilöiden toimintaan ei ole määriteltävissä.

Valtionavustusten tuella on vuoden 2015 asetusmuutoksen jälkeen voitu kehittämisen ja suunnittelun ohella myös kokeilla uusia liikkumisen palveluita. Tuloksena aikaansaaduista palveluista suurin osa jatkoi toimintaansa hankekauden päätyttyä, ja osa on myös hiljalleen laajentunut. Syntyneet palvelut on koettu hyödyllisiksi, mutta palveluiden lukumäärä ja käyttäjämäärät ovat jääneet yleensä melko pieniksi ja siksi niiden vaikutukset kulkutapoihin toiminta-alueilla ovat olleet pieniä. Luotujen palveluiden merkitys onkin ennen kaikkea ollut uusien asioiden kokeilemisessa, toimintatapojen opettelussa ja palvelutason parantamisessa.

Liikkumisen ohjauksen perustehtävän eli kulkutapojen muuttamisen arvioiminen on hankkeiden osalta haastavaa. Yksittäisissä rajatuille ryhmille, kuten työntekijöille, kohdennetuissa hankkeissa voidaan mitata selvää positiivista muutosta. Suurimmas- sa osassa hankkeista tällainen arviointi ei ole mahdollista. Valtionavustushankkeiden toiminta-alueilla tapahtuneen positiivisen kehityksen kuitenkin nähdään useissa tapauksissa olevan ainakin osin seurausta hankkeesta ja sen aikaansaamista kehityskuluista. Kyselyn ja haastatteluiden tuloksista nouseekin vahvasti esiin kokemus siitä, että hankkeet ovat olleet keskeisessä roolissa kiinnostuksen ja viisaan liikkumisen teemojen valtavirtaistamisessa alueilla.

Osa valtionavustusta saaneista organisaatioista on luonteeltaan sellaisia, että ne tekevät liikkumisen ohjausta ja siihen rinnastettavaa työtä jonkin verran ilman avustustakin. Lisäksi yksittäisistä vastauksista käy suoraan ja epäsuorasti ilmi, että toimenpide tai hanke olisi saatettu tehdä ilman avustustakin. Selvitysjakson aikana ei kuitenkaan tullut vastaan hankkeita, joiden osalta voitaisiin yksiselitteisesti todeta valtionavustuksen valuneen hukkaan tai ohi tarkoituksestaan.

4.2 Vaikuttavuuden lisääminen

Vastaisuudessa toteutettavien liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden vaikuttavuutta voidaan parantaa usealla tavalla. Taulukkoon 12 on listattu suositukset, joiden pohjalta voidaan kehittää sekä valtionavustusten myöntämistä että hanketoimintaa itsessään.

Taulukko 12. Suositukset liikkumisen ohjauksen valtionavustusten vaikuttavuuden lisäämiseksi.

Suositukset vaikuttavuuden lisäämiseksi	
1.	Varmistetaan siitä, että valtionavustushankkeessa käytettävät tekniset järjestelmät ovat valmiita hankkeen aikana ja soveltuvat suunniteltuun käyttötarkoitukseen.
2.	Edellytetään realistista arviota keinoista ja kanavista, millä kohderyhmät (esimerkiksi työntekijät) pyritään tavoittamaan.
3.	Tuetaan edelleen viisaan liikkumisen suunnitelmien, ohjelmien ja strategioiden laatimista uusiin kuntiin. Lisäksi kannustetaan hankkeen käsittelyyn aiheen kannalta keskeisessä ryhmässä.
4.	Kiinnitetään huomiota palveluiden ja toimintamallien jatkomahdollisuuksiin valtionavustushankkeen päätyttyä. Edellytetään hakemuksissa vaikuttavuusarvioinnin ohella arviointia siitä, miten hankejakson jälkeen pyritään toimimaan.
5.	Kiinnitetään huomiota siihen, että yhteistyösopuudet on mahdollisuuksien mukaan sitoutettu toimintaan jo hakemusvaiheessa.
6.	Varmistetaan liikkumisen ohjauksen osaaminen ja osaamisen kehittyminen valtakunnallisesti etenkin maakuntahallintoon siirryttäessä. Kehitetään maakuntien käyttöön yhteiset toimintatavat ja mahdollisten avustuksen myöntämisen periaatteet.
7.	Varmistetaan hankkeiden oppien hyödyntäminen ja jalkauttaminen monipuolisesti ja laajasti.

Selvityksen mukaan kaikkein vaikuttavimmiksi koettuja hankkeita ovat olleet ne, joiden osana on laadittu jokin selkeä ohjelma tai strategia. Tällaiset hankkeet ovat usein olleet lähtökohtana, josta toimintaa on alettu laajentaa ja systematisoida. Tämän-tyyppiset hankkeet ovat usein sijoittuneet pienehköihin kuntiin ja keskiuuriin kaupunkeihin. Suurimmissa kaupungeissa vastaavia strategioita ja suunnitelmia tehdään yleensä myös ilman valtionavustusta. Suunnitelma tai ohjelma liikkumisen ohjauksen tukena edesauttaa työn jatkumista ja mahdollistaa tavoitelähtöisen toiminnan. Viisaan liikkumisen strategioiden ja suunnitelmien tekeminen on yksi yleisimpiä hankemuotoja ja avustusten kohdentaminen niille myös vastaisuudessa näyttää järkevältä. Suunnitelmien ja ohjelmien kysyntä ja merkitys on lähivuosina jopa kasvamassa, kun suunnitteilla olevassa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa on määritelty kaupunkien saaman tuen kriteeriksi edistämishankkeiden olemassaolo.

Kaupunkien hankkeista parhaita tuloksia aikaansaaneita ovat arvion mukaan ne, joissa on ollut selkeä kohderyhmä, yhteistyökumppanit tai tavoite. Merkitykseltään ja vaikutuksiltaan vaatimattomimmiksi on arvioitu erilaiset yleiset viisaan liikkumisen edistämisen hankkeet. Tällaisten hankkeiden vaikuttavuuden parantaminen edellyttää kohderyhmien ja sopivien viestintäkanavien tunnistamista. Kohderyhmien tavoittamisen osalta tulee arvioida sitä soveltuvatko suunnitellut menetelmät todella kyseessä olevan ryhmän tavoittelemiseen. Erityisesti olisi syytä kirkastaa ajatusta siitä, kenelle kampanjat ja tapahtumat on kohdistettu. Vaikka jo valmiiksi viisaasti liikkuville kohdennetut toimet ja tapahtumat luovat positiivista ilmapiiriä, olisi autolla kulkeamisen vähentämiseksi pyrittävä tavoittamaan nimenomaan autoilijoita.

Yleinen haaste sekä vaikeuksia kohdanneissa valtionavustushankkeissa että liikkumisen ohjauksen toiminnan jatkamisessa hankkeen jälkeen on ollut päättäjien ja yhteistyötaahojen sitouttamisen vaikeus. Valtionavustusta saavilta olisi mahdollisuuksien mukaan hyvä edellyttää hankkeen kannalta oleellisten yhteistyöosapuolten sitouttamista mukaan jo ennen hankkeen alkua. Kuitenkin on myös hyvä tunnistaa uusia avauksia luovien hankkeiden tarve ja yhteistyömahdollisuuksien tunnistamisen merkitys. Henkilöresurssien puute on toisinaan vaikeuttanut hankkeiden toteuttamista. Erilliset projektityöntekijät voivat ehkäistä tätä, mutta ongelmia on ajoittain esiintynyt sopivien työntekijöiden oikea-aikaisessa rekrytoimisessa. Lisäksi erillisten projektityöntekijöiden käyttö voi johtaa tiedon ja osaamisen vahvaan henkilöitymiseen ja riskiin, että työntekijä vie osaamisen mukanaan hankkeen päättyessä. Konsulttivetöissä hankkeissa resurssipulaa on raportoitu hieman harvemmin kuin omana työnä tehtävissä hankkeissa.

Vaikuttavuuden parantamiseksi hankkeissa, joissa luodaan uusia palveluita ja toimintamalleja, olisi hyvä kiinnittää aiheen kiinnostavuuden ohella huomiota siihen, onko hankesuunnitelmassa esitetty arviota siitä, voidaanko toimintaa jatkaa hankeajan päätyttyä. Uusien liikkumispalveluiden kokeilujen arvokkuudesta huolimatta olisi järkevintä, jos näiden toiminnan jatkaminen onnistuisi ilman vuosittain myönnettävää valtionavustusta. Suurimmassa osassa tapauksia näin on myös tapahtunut ja luodut palvelut ovat olleet niin suosittuja tai muuten hyväksi nähtyjä, että jatko on onnistunut ilman uusia avustuksia. Jos kyseessä on selkeästi väliaikaiseksi tarkoitettu kokeilu, on syytä varmistua, että lopputuloksena syntyy raportti tai analyysi, jota myös muut kuin avustuksen saaja voivat hyödyntää.

Kyselyn ja haastattelujen perusteella käy ilmi, että työnantajayhteistyö nousee kerta toisen jälkeen esiin haasteellisena kokonaisuutena. Samanlaisiin huomioihin päädyttiin muun muassa vuonna 2017 toteutetussa Työpaikkojen t&k-hankkeita arvioitaessa. Erityisiksi haasteiksi tämän selvityksen pohjalta nousivat kohderyhmän tavoittaminen sekä kohderyhmän sitouttaminen. Osittain kysymys on siitä, että toimintaa on yritetty myös pienillä paikkakunnilla, joissa työnantajat eivät tunnista tarpeita liikkumisen ja liikenteen kehittämiseksi. Sen sijaan erityisesti suuremmissa kaupungeissa toiminnan jatkuvuus vaikuttaisi verrattain yleiseltä alkuvaikeuksien selättämisen jälkeen. Lisäksi haastatteluiden pohjalta työpaikkayhteistyössä nähdään valtavaa potentiaalia ja mahdollisuuksia vaikuttaa.

Toiminta vaatii kuitenkin pitkäjänteisyyttä, rahoitusta ja osaamista. Osaaminen nousi esiin haastatteluissa muun muassa huomiona siitä, että työnantajayhteistyöstä ei kannata useinkaan lähteä keskustelemaan ilman selkeää ajatusta ja toimintamallia, jolla lähdetään liikkeelle. Ennalta sitoutetut yhteistyötyöpaikat ovat hankkeiden kannalta tärkeitä. Ongelmia voi kuitenkin syntyä, mikäli avustusta myönnettäessä

hankekokonaisuudesta karsitaan pois sellaisia osia, joiden ansiosta ja houkuttelevana työnantaja on saatu sitoutettua mukaan. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia ei voida suoraan myöntää yksityisille yrityksille, mikä asettaa oman haasteensa hankkeille. Työpaikkojen liikkumisen ohjauksen toiminnan rahoittamiseksi saattaa olla hyvä selvittää vaihtoehtoisia avustusmalleja, joissa pitkäjänteinen kumppanuus ei joudu kilpailemaan muiden hankkeiden kanssa.

Viisaaseen liikkumiseen ja liikkumisen ohjaukseen liittyvää yhteistyötä tehdään usein epämuodollisesti ja melko henkilökeskeisesti. Toiminnan jatkuvuuden varmistamiseksi olisi hyvä, jos yhteistyöryhmille luotaisiin jonkinlainen perusta ja agenda. Henkilövaihdokset voivat muuten etenkin pienessä kunnassa katkaista sinänsä toimivan yhteistyön. Hakemuksissa on vuodesta 2016 asti edellytetty työryhmässä esittelyn kautta hankkeen kytkeä osaksi laajempaa tavoitetta tai yhteistyötä. Käytäntö on edesauttanut hankkeiden tulosten ja liikkumisen ohjauksen ymmärryksen laajempaa leviämistä. Enemmän huomiota voitaisiin kuitenkin kiinnittää siihen, missä ryhmissä hakemusten kerrotaan tulleen käsitellyksi. Osassa tapauksista käsittelyn merkitys vaikuttaa olleen ennen kaikkea hakemusehdon muodollisessa täyttämässä. Kuntia, joista ei löydy sopivaa ryhmää tai yhteistyöverkostoa, voitaisiin edellyttää perustamaan sellainen hankkeen aikana tai muuten osoittamaan aktiivisen yhteistyön olemassaolo.

Selvitys ei anna hanketoiminnan onnistumisen puolesta aihetta suunnata valtionavustuksia kokonaan uudella tavalla tai esimerkiksi vain tietyn kokoisiin kuntiin ja toimijoihin. Onnistuneita hankkeita on tehty sekä pienissä kunnissa että suurilla kaupunkiseuduilla. Valtionavustusten vaikuttavan käytön kannalta on kuitenkin laskettava tarkkaan, kuinka paljon pienimpien kuntien hankkeisiin voidaan avustusta myöntää. Jos kunta on hyvin pieni ja rakenteeltaan maaseutumainen, on onnistuneesta ja ammattimaisesta hanketyöstä huolimatta selvää, että vaikutukset jäävät suurilla kaupunkiseutuilla vaatimattomammiksi. Jatkuvuuden ja toiminnan vakiintumisen aikaansaamiseksi, tällaisiin hankkeisiin voisi olla hyvä sisällyttää aihealueen edistämissuunnitelman tai strategian laadinta. Tämä vakiinnuttaisi toimintaa ja sitouttaisi avustuksen saajaa toimimaan myös hankeajan ulkopuolella.

Voi olla myös mielekästä selvittää ovatko vuosittain myönnettävät liikkumisen ohjauksen valtionavustukset kaikkien tahojen liikkumisen ohjauksen toimintaan sopivin rahoituskanava. Valtionavustukset soveltuvat erityisen hyvin viisaan liikkumisen ohjelmien laatimiseen ja liikkumisen ohjauksen toimintojen käynnistämiseen. Hieman pidempään jatkuvissa projekteissa voisi vaikuttavuutta ja seuranta kenties kehittää paremmin muunlaisen rahoituksen kautta.

Osana tulevaa maakuntahallintoon siirtymistä on linjattu liikkumisen ohjauksen valtionavustusten myöntämisen siirtämisestä perustettaville maakunnille. Uudistus ja sen aiheuttama epävarmuus nousi selvitystyön aikana esiin useassa haastattelussa ja kyselyvastauksessa. Maakuntahallinnon valmistelu on osin kuormittanut asian parissa työskenteleviä niin, että esimerkiksi kestävä liikkumisen edistämiseksi ja toiminnan suunnittelulle on jäänyt vähemmän aikaa. Esiin nousi myös pelkoa siitä, ettei nykyisen kaltaisia hankkeita ole enää mahdollista toteuttaa, kun käytettävissä oleva avustus jakautuu usealle maakunnalle ja osaksi maakunnan yleiskatteellista rahoitusta. Ilman korvamerkittyä rahoitusta työtä ei välttämättä tehdä enää missään muodossa. Valtionavustushankkeiden vaikuttavuuden pitämiseksi hyvällä tasolla, tulisi etenkin niiden maakuntiin siirtämisen jälkeen välttää hankkeiden pilkkoutumista yksittä-

siksi viestintätoimiksi. Yhtenäisten avustuskriteerien ja suositusten laatiminen maakuntien käyttöön voi olla tarpeen tämän välttämiseksi.

4.3 Seurantatiedon keruu ja hyödynnettävyys

Valtionavustushankkeiden kesto, monimuotoisuus ja kohdekuntien koon vaihtelu asettavat merkittäviä rajoituksia sille, mitä seurantatietoja hankkeista voidaan kerätä. Tietoa kuitenkin tarvitaan ja etenkin tuleva avustusten myöntämisen maakuntahallintoon siirtäminen korostaa keruun systematisoinnin tarvetta. Taulukkoon 13. on koottu suositukset, joilla seurantatiedon keruuta ja hyödynnettävyyttä voidaan parantaa.

Taulukko 13. Suositukset valtionavustushankkeiden seurantatiedon keruuseen ja hyödynnettävyyteen.

Suositukset seurantatiedon keruuseen ja hyödynnettävyyteen	
1.	Edellytetään valtionavustushankkeilta standardinomaista raportointia tietyistä luvuista esimerkiksi kevennettyä MaxSumo -taulukkoa käyttäen.
2.	Varmistetaan hankkeita tekevien tahojen seurannan ja vaikutusten arvioinnin osaaminen. Kiinnitetään huomiota myös hankkeiden laadullisen mittaamisen tapoihin.
3.	Laaditaan vuosittainen julkinen kooste valtionavustushankkeiden keskeisistä seurantatiedoista.
4.	Ylläpidetään, seurataan ja kehitetään yhtenäistä tietovarantoa tai koostetta liikkumisen ohjauksen hankkeista.
5.	Määritellään kansallinen vastuutaho seuraamaan ja arvioimaan liikkumisen ohjausta maakunnissa.

Viime vuosien valtionavustusten hakuohjeissa on nostettu esimerkinomaisesti esille seurattavia kohteita, kuten kulkutapaosuus, kulkutapaosuuden muutokset, tavoitettujen ihmisten määrä, verkkosivuvierailut, jaetut materiaalit ja tapahtumaosallistujat. Seurannan kannalta kohteet ovat hyviä, mutta käytännön raportoinneissa ne eivät näy niin usein kuin olisi toivottavaa. Lisäksi vuosittain tehtyjen valtionavustushankkeiden raportoiduista tiedoista tulisi tehdä yhtenäinen kooste. Kokonaisuutena raportoinnin taso on parantunut merkittävästi vuosien varrella, ja etenkin vuodesta 2015 alkaen hankkeista on ollut saatavilla melko kattavasti tietoa. Suurimman ongelman muodostaa tiedon vaihteleva raportointitapa ja muodot. Käyttöön suositeltua kevennettyä MaxSumo-taulukkoa ei ole käytetty edes sovellettuna kuin noin kolmasosassa hankkeista. Osassa valtionavustushankkeista on raportoitu lukuja, joista ei ole mahdollista erottaa tehdyn työn vaikutusta. Esimerkiksi joukkoliikenteen aikataululatausten kaltaisten tietojen oheen olisi syytä liittää vähintäänkin tietoa muutoksesta edelliseen vuoteen verrattuna. Hankkeiden vaikutusten seuraaminen olisi tehokkaampaa, jos kaikilta hankkeilta edellytettäisiin valikoitujen ja selkeiden lukujen ilmoittamista yhtenäisessä formaatissa. Kyselyissä ja haastatteluisissa nousi esiin myös se, että toisinaan merkittävimmät lopputulokset hankkeista saattavat olla ei asioita, joita ei alkuaan ole pyrittykään mittaamaan. Tällaisia laajempia vaikutuksia ja laadullisia tekijöitä hankkeista tulisi seurata ja raportoida nykyistä enemmän.

Vaikuttavuuden ja sen seurannan tiedon keruun kannalta avustusten myöntämisen siirtyminen maakunnille näyttää erityisen haastavalta. Jo nykyisellään työtä tehdään eri puolilla maata hyvin erityyppisesti, eikä tieto hyvistä malleista välity aina toivotulla tavalla. Kun avustuksen myöntäminen ja käytön valvonta hajaantuvat usealle organisaatiolle, on tilanne suurella todennäköisyydellä entistä vaikeammin hallittavissa. Tiedonkulku eri maakuntien välillä ja parhaiden käytäntöjen jakaminen on syytä varmistaa, jotta hanketyössä pystyttäisiin monistamaan parhaita käytänteitä. Yhtenä keinona tähän on alueellista liikkumisen ohjausta seuraavan vastuutahon määrittäminen ja tietovarannon ylläpitäminen.

Lähteet

Descombes, L., Vaahtera, A., Raivio, T., Päivänen, J., Järvinen, S. & Engström, A. (2015). Liikkumisen ohjauksen työn 2010-2014 arviointi. LOPPURAPORTTI. Gaia Consulting Oy & WSP.

Holopainen M. & Viinikainen. T. (2013). Linjaukset valtakunnalliselle liikkumisen ohjauksen työlle 2013-2016, Liikennevirasto.

Pohjalainen, E. (2016). Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan. Opinnäytetyö 9/2016. Liikennevirasto.

Taskinen, J., Donner, J., Laine, T., Sala, E. & Valli, R. (2008). Liikkumisen palvelukeskus - Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2008. Liikenne ja viestintäministeriö.

Rauta, O., Heikkinen, S., Gynther, L., Hippinen, I., Gruzdaitis, L., Bäckström, J & Holm, M (2012) Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi – esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 40/2012

Janne, R., Somerpalo, S. & Jama, T. (2018) Liikenneviraston liikennejärjestelmätynön vaikutusten arvioinnin kehittäminen Ilmastomuutoksen ja yhdyskuntarakenteen näkökulmista Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 4/2018.

Tilastokeskus. Kuntien asukasluvut.

<http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vamu/statfin_vamu_pxt_001.px/?rxid=6c2b3d86-5c9d-4be3-8fc3-6008576380c4> Viitattu 25.4.2018

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 4/2017. Työ- ja elinkeinoministeriö.

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 – kohti ilmastoviisasta arkea (2017) Ympäristöministeriön raportteja 21/2017. Ympäristöministeriö.

Valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista. Valtioneuvoston asetus 1273/2013. Finlex <<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20131273>> Viitattu 15.3.2018

Weiste H. & Metsäranta, H. (2015). Selvitys joukkoliikenteen valtionavustuksista. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2015. Liikennevirasto.

Kyselykaavake

1. Nimesi: _____
2. Mitä kuntaa tai organisaatiota edustat? _____
3. Mikä kuvaa parhaiten rooliasi suhteessa liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeeseen?
 - ☐ Hankkeen yhteys- tai vastuuhenkilö
 - ☐ Muu toteuttaja, esimerkiksi projektityöntekijä
 - ☐ Alihankkija
 - ☐ Yhteyshenkilön seuraaja organisaatiossa
 - ☐ Yhteyshenkilön esimies
 - ☐ Muu, mikä? _____
4. Mitä kautta saat ensisijaisesti tietoa liikkumisen ohjauksen valtionavustuksista? Valitse enintään kolme.
 - ☐ VILI (ent. LIVE) uutiskirje / sähköpostit
 - ☐ Liikenneviraston verkkosivut
 - ☐ Liikenneviraston uutiskirje
 - ☐ Motivan verkkosivut
 - ☐ ELY-keskus
 - ☐ Kuntaliitto
 - ☐ Pyöräilykuntien verkosto
 - ☐ Toisen kunnan edustaja
 - ☐ Sosiaalinen media
 - ☐ Muu, mikä? _____
5. Minä vuosina seuraavista organisaatiosi on saanut liikkumisen ohjauksen valtionavustusta? Voit valita useamman. (Huom. kävelyn tai pyöräilyn T&K tai työpaikkojen liikkumisen ohjauksen T&K -hankkeet eivät sisälly näihin.) Lisätietoa valtionavustuksista:
https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/viisaan_liikkumisen_hankkeet/liikkumisen_ohjauksen_valtionavustus
 - ☐ 2014
 - ☐ 2015
 - ☐ 2016
 - ☐ 2017
 - ☐ En tiedä
6. Toteutettiinko hanke?
 - ☐ Kokonaan tai lähes kokonaan avustuksen saaneen organisaation omana työnä
 - ☐ Suurimmalta osin avustuksen saaneen organisaation omana työnä
 - ☐ Suurimmalta osin alihankintana / konsultin työnä
 - ☐ Kokonaan tai lähes kokonaan alihankintana / konsultin työnä
 - ☐ En tiedä
 - ☐ Muuten, miten? _____
7. Mitä kohderyhmiä hankkeessa oli? Voit valita useamman.
 - ☐ Kuntalaiset tai asukkaat yleisesti
 - ☐ Työntekijät
 - ☐ Koululaiset/opiskelijat
 - ☐ Ikäihmiset
 - ☐ Matkailijat
 - ☐ Päättäjät
 - ☐ Oma henkilöstö
 - ☐ Sidosryhmät
 - ☐ Muu, mikä? _____

8. Mitä seuraavista oli mielestäsi hankkeen keskeisin tuotos? Valitse vain yksi.

- ☐ Strategia, edistämishjelma tai suunnitelma
- ☐ Vaikutusarvio, laskenta tai selvitys
- ☐ Viisaan liikkumisen työryhmän tai yhteistyöelimen perustaminen
- ☐ Työpaikka- tai työnantajayhteistyö
- ☐ Viisaan liikkumisen viestintä, kampanja tai tapahtuma
- ☐ Liikkumisen kokeilut organisaatiossa, (esimerkiksi sähköpyörä- tai joukkoliikennekokeilu)
- ☐ Uuden palvelun kehitys tai käyttöönotto
- ☐ Muu, mikä? _____

9. Mitä muita toimia hankkeeseen sisältyi? Voit valita useamman.

- ☐ Strategia, edistämishjelma tai suunnitelma
- ☐ Vaikutusarvio, laskenta tai selvitys
- ☐ Viisaan liikkumisen työryhmän tai yhteistyöelimen perustaminen
- ☐ Työpaikka- tai työnantajayhteistyö
- ☐ Viisaan liikkumisen viestintä, kampanja tai tapahtuma
- ☐ Liikkumisen kokeilut organisaatiossa, (esimerkiksi sähköpyörä- tai joukkoliikennekokeilu)
- ☐ Uuden palvelun kehitys tai käyttöönotto
- ☐ Muu, mikä? _____

10. Mitä kulkumuotoja hanke käsitteli? Voit valita useamman.

- ☐ Joukkoliikenne
- ☐ Pyöräily
- ☐ Kävely
- ☐ Autoilu
- ☐ Muu, mikä? _____

11. Aiheuttiko jokin seuraavista haasteita hankkeen aloittamiselle tai toteuttamiselle? (Vaihtoehdot: 1 = ei ollenkaan haasteita, 2 = vähän haasteita, 3 = jonkin verran haasteita, 4 = merkittävästi haasteita, 5 = en osaa sanoa)

- ☐ Oman rahoituksen saamisen vaikeus (*Valtionavustus kattaa enintään 75 % hyväksyttävistä menoista*)
- ☐ Tiedon puute hakuprosessista
- ☐ Hakuteemojen rajaukset
- ☐ Hakuprosessin raskaus
- ☐ Tiedon puute liikkumisen ohjauksesta
- ☐ Osaavan henkilöstön puute
- ☐ Kohderyhmän tavoittaminen tai suhtautuminen
- ☐ Oman organisaation tai päättäjien suhtautuminen
- ☐ Sidosryhmien tai yhteistyökumppanien suhtautuminen
- ☐ Alihankkijoiden työ tai tuotteet
- ☐ Lainsäädännön asettamat rajoitteet
- ☐ Tekniset haasteet
- ☐ Hankkeesta riippumattomat viivästykset (esimerkiksi viivästyneet rakennushankkeet)
- ☐ Muu, mikä? _____

12. Voit kuvailla tähän lyhyesti hankkeen kohtaamia keskeisimpiä haasteita.

13. Mitä tavoitteita hankkeelle oli asetettu? Voit valita useamman.

- ☐ Oman organisaation tiedon lisääminen
- ☐ Oman organisaation asenteiden muokkaaminen
- ☐ Organisaatioiden välinen yhteistyö ja verkottuminen
- ☐ Muutos yksittäisen tapahtuman osanottajien kulkutavoissa
- ☐ Muutos yksittäisen organisaation liikkujien kulkutavoissa, (esimerkiksi työntekijät tai oppilaat)
- ☐ Muutos kuntalaisten kulkutavoissa

- ☐ Liikkujien tiedon lisääminen
- ☐ Liikkujien asenteiden muokkaaminen
- ☐ Liikkumisen ohjauksen integroiminen päätöksentekoon kunnassa tai alueella
- ☐ Muu tavoite, mikä? _____

14. Miten uskot hankkeen vaikuttaneen seuraaviin? Vastaa oman arvioisi mukaan (vaihtoehdot: 1 = ei vaikutusta, tai ei tavoitteena, 2 = vähän vaikutusta, 3 = jonkin verran vaikutusta, 4 = merkittävästi vaikutusta, 5 = En osaa sanoa)

- ☐ Oman organisaation tiedon lisääminen
- ☐ Oman organisaation asenteiden muokkaaminen
- ☐ Organisaatioiden yhteistyö ja verkottuminen
- ☐ Muutos yksittäisen tapahtuman osanottajien kulkutavoissa
- ☐ Muutos yksittäisen organisaation liikkujien kulkutavoissa, (esimerkiksi työntekijät tai oppilaat)
- ☐ Muutos kuntalaisten kulkutavoissa
- ☐ Liikkujien tiedon lisääminen
- ☐ Liikkujien asenteiden muokkaaminen
- ☐ Liikkumisen ohjauksen integroiminen päätöksentekoon kunnassa tai alueella
- ☐ Muu tavoite, mikä? _____

14 b Kuinka monen henkilön liikkumiseen uskot hankkeen vaikuttaneen?

- ☐ kymmeniin tuhansiin
- ☐ tuhansiin
- ☐ satoihin
- ☐ kymmeniin
- ☐ vähemmän
- ☐ En usko hankkeen vaikuttaneen tähän

14 c Kuinka monen henkilön tietoon tai asenteisiin uskot hankkeen vaikuttaneen?

- ☐ kymmeniin tuhansiin
- ☐ tuhansiin
- ☐ satoihin
- ☐ kymmeniin
- ☐ vähemmän
- ☐ En usko hankkeen vaikuttaneen tähän

14 d Kuinka jatkuviksi uskot kulkutapamuutosten jääneen?

- ☐ Kertaluonteisiksi tai hyvin lyhytaikaisiksi
- ☐ Lyhytaikaisiksi (alle vuoden)
- ☐ Jonkin aikaa jatkuviksi (1-3 vuotta)
- ☐ Pitkäaikaisiksi (3-5 vuotta)
- ☐ Pysyviksi tai erittäin pitkäaikaisiksi (yli 5 vuotta)
- ☐ En osaa sanoa tai hanke on vasta valmistunut

15. Onko hankkeen vaikutuksia johonkin seuraavista mitattu? Voit valita useamman.

- ☐ Kulkutapajakaumaan
- ☐ Liikennesuoritteeseen
- ☐ Saatuun media- tai muuhun näkyvyyteen
- ☐ Kohdehenkilöiden tietotasoon
- ☐ Asenteisiin tai ilmapiiriin
- ☐ Muu, mikä _____
- ☐ Ei mitattu

15 a Voit kuvailla tähän lyhyesti mittaustapaa ja saatuja tuloksia.

16. Jatkuiko hankkeessa tehty toiminta paikallistasolla hankkeen jälkeen?

- ☐ Laajennettuna
- ☐ Samanlaisena
- ☐ Osittaisena
- ☐ Muokattuna
- ☐ Ei ollenkaan

16a Kuinka pitkään toiminta jatkui hankkeen jälkeen?

- ☐ Jatkui alle vuoden
- ☐ Jatkui 1-2 vuotta
- ☐ Jatkui yli 2 vuotta tai jatkuu edelleen

16b Miksi toiminta ei jatkunut? Voit valita useamman.

- ☐ Hankkeen tyyppi kertaluonteinen (esimerkiksi yksittäinen selvitys tai ohjelma)
- ☐ Hankkeen tulokset eivät toivottuja tai riittäviä
- ☐ Hankkeen saama julkisuus tai palaute negatiivista
- ☐ Toiminnan jatkamiseksi tarvittava henkilöstö puuttui
- ☐ Toiminnan jatkaminen ei mahdollista taloudellisten resurssien puitteissa
- ☐ Vastustus (kunta)johdolta
- ☐ Vastustus omasta organisaatiosta
- ☐ Muu, mikä _____

16c Voit kuvailla tähän lyhyesti jatkamiseen liittyviä keskeisimpiä haasteita.

17. Olisiko hankkeen toimintamalli toistettavissa toisella paikkakunnalla?

- ☐ Kyllä, suoraan tai lähes suoraan
- ☐ Kyllä, kohtuullisin muutoksin
- ☐ Ei ilman suuria muutoksia
- ☐ Ei toistettavissa

18. Onko tiedossa, että jokin muu kunta tai taho on ottanut hankkeen toimintamallin käyttöön?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei
- ☐ En osaa sanoa

19. Voit kuvailla tähän lyhyesti, mikäli tiedät hanketta käytetyn pohjana muualla tehdyille toiminnalle.

20. Voiko sinuun ottaa yhteyttä tarkentavaa puhelinhaastattelua varten

- a. Kyllä, yhteystietoni: _____
- b. Ei
- c. Hankkeesta paremmin osaisi kertoa: _____

Kevennetty maxsumo-taulukko

Kulikutapajakauma/muutos kulkumuodossa		Tehdyt toimenpiteet	
1 Seurannan kuvaus	2 Havaittu muutos	3 Toimenpiteen kuvaus	4 Laajuus (mittarit)
<i>esim. satunnais-laskenta, väliaikainen kevyen liikenteen laskuri tai kohteessa tehty kysely</i>		<i>esim. työpaikka-käynti</i> <i>esim. media-kampanja</i>	<i>esim. työpaikalla 500 työntekijää, tilaisuudessa läsnä 150 kuulijaa</i> <i>Levikkitiedot, netti-käynnit</i>

Hankkeiden kohtaamia haasteita

Yleisimmät ilmoitetut haasteet hankkeen kohdekunnan koon mukaan.

Kohdekunnan koko, asukasta		alle 5000	5001-10000	10001-20000	20001-50000	50001-100000	yli 100000 tai valtakunnallinen	Hankkeita yhteensä
Ilmoitettu haaste	Hankkeita luokassa	5(2)*	0(4)*	3(2)*	16	10	23	58
	Kohderyhmän tavoittaminen	2(2)*	0(2)*	2	5	3	10	22
	Omarahoitusosuus	1(2)*	0(4)*		1	1	12	15
	Tekniset haasteet	1	0(3)*	1	3	2	7	14
	Oman organisaation tai johdon suhtautuminen		0(2)*	1	5	5	1	11
	Sidosryhmien tai yhteistyökumppanien suhtautuminen				5	1	2	8
	Hakuteemojen rajaukset	1			2	2		7
	Hakuprosessin raskaus	1			1	3		7
	Osaavan henkilöstön puute				3	2	2	7
	Alihankkijoiden työ		0(3)*				6	6
	Hankkeesta riippumattomat viivästykset				1		5	6
	Tiedon puute liikkumisen ohjauksesta			1	2	1	1	5
	Lainsäädännön asettamat rajoitteet	1		1		1	1	3
	Tiedonpuute hakuprosessista				2			2
	Ilmoitettuja haasteita yhteensä	7	0(14)*	6	30	21	46	110

**Sulkeissa olevat osana pääasiassa suurempaan kuntaan kohdistunutta hanketta.*

Yleisimmät ilmoitetut haasteet hankkeen keskeisimmän lopputuloksen mukaan.

Hankkeen keskeisin lopputulos		Viestintä, kampanja tai tapahtuma	Strategia, edistämishjelma tai suunnitelma	Liikkumisen kokeilut organisaatiossa	Vaikutusarvio, laskenta tai selvitys	Työpaikka- tai työnantajayhteistyö	Uuden palvelun kehitys tai käyttöönotto	Muu	Yhteensä
Ilmoitettu haaste	Hankkeita luokassa	22	8	8	5	5	5	5	58
	Kohderyhmän tavoittaminen	8	2	4	1	3	2	1	22
	Omarahoitusosuus	5			2	3	2	2	15
	Tekniset haasteet	3	2	1	1	2	3	2	14
	Oman organisaation tai johdon suhtautuminen	5	1	2				3	11
	Sidosryhmien tai yhteistyökumppanien suhtautuminen	2	1			2	1	2	8
	Hakuteemojen rajaukset	1	2	1		1	1	1	7
	Hakuprosessin raskaus	2	1	2	1		1		7
	Osaavan henkilöstön puute	1		2		2			7
	Alihankkijoiden työ	1				2	2	1	6
	Hankkeesta riippumattomat viivästykset	2		1	1	1		1	6
	Tiedon puute liikkumisen ohjauksesta	1	2	2			1		5
	Lainsäädännön asettamat rajoitteet	1			1		1		3
	Tiedonpuute hakuprosessista		2						2
	Ilmoitettuja haasteita yhteensä	32	13	15	7	16	14	13	110

ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-594-5
www.liikennevirasto.fi

Liik
enne
vira
sto